

Das Deutschlandticket

Zahlen, Daten, Fakten



Marktforschung, September 2023
Stabsstelle Strategie, Innovation
und digitale Entwicklung

Management Summary

Steigende Fahrgastzahlen im NWL

Seit der Einführung des Deutschland-Tickets sind die Fahrgastzahlen im NWL gegenüber dem Vormonat April in den Monaten Mai (+20%), Juni (+21%) und Juli (+5%) werktags deutlich gestiegen. Die geringere Zunahme im Juli ist vor allem auf die Ferienzeit in NRW (22.06. – 04.08.) zurückzuführen.

Gegenüber dem April 2023 haben die Fahrgastzahlen am Wochenende (Sonntag inkl. Feiertage) in den Monaten Mai (Samstag: +44%, Sonntag: 44%), Juni (Samstag: +38% , Sonntag: +39%) und Juli (Samstag: +34%, Sonntag: +37%) noch wesentlich stärker zugenommen.

Im Vergleich zum 9-Euro-Ticket sind die Effekte (grundsätzliche Zunahme der Fahrgastzahlen, verstärkte Auswirkungen auf den Freizeitverkehr und touristische Verbindungen) ähnlich, jedoch in ihrer Ausprägung nicht so intensiv.

Laut VDV sind deutschlandweit mehr als 11 Mio. Deutschland-Tickets verkauft worden (VDV 2023b). In den Sommerferienmonaten Juli und August nutzten monatlich etwa 10 Millionen Fahrgäste das bundesweite ÖPNV-Abo. Die Nutzung des Tickets ist damit im Vergleich zu Mai (9 Mio. Fahrgäste) und Juni (9,6 Mio. Fahrgäste) weiter gestiegen (Stand der VDV-Marktforschung: Juli / August 2023).

Im NWL wurden über den zentralen Vertriebsdienstleister des NWL, die DB Vertrieb, knapp 60.000 Deutschlandtickets verkauft (Stand: 03. September 2023).

Laut der vom VDV und der Deutschen Bahn beauftragten Marktforschung zeigt sich auch, dass eine Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV stattfindet: Fünf Prozent aller Fahrten mit dem Deutschland-Ticket wären sonst mit dem Auto unternommen worden (VDV 2023b). Eine Studie der TU München stellt fest, dass nur 20 Prozent der Neuabonnenten ihre Autonutzung reduziert haben (TU München 2023). Es bedarf weiterer Studien, um die Verkehrsverlagerung zu untersuchen.

Management Summary

Ergebnisse aus der regionalen Auswertung der WestfalenTarif GmbH (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Im Mai und/oder Juni hatte ca. 9 % der Bevölkerung in Westfalen ein Deutschlandticket (bundesweit lag dieser Anteil bei ca. 14 %).

Der Besitz des Deutschlandtickets unterscheidet sich innerhalb von Westfalen: Während in TeutoOWL mit ca. 10 % die Quote der Deutschlandticket-Besitzer am höchsten ist, ist sie mit ca. 5 % in Westfalen-Süd am niedrigsten.

Fast jedes zehnte Deutschlandticket in Westfalen ist ein Jobticket (9,2 %).

Das beliebteste Ausgabemedium in Westfalen ist das Handy (58,4 %). Jedes zehnte Deutschlandticket wird noch als Papierticket ausgegeben.

Die deutschlandweite Gültigkeit ist in Westfalen das stärkste Kaufargument (ca. 40 %). Für jeden Vierten ist der günstige Preis ein wichtiges Kaufargument. Dies ist im bundesweiten Schnitt häufiger der Fall (36,5 %).

Die meisten Deutschlandticket-Kunden in Westfalen haben zuvor EinzelfahrtenTickets & TagesTickets genutzt (35 %) und sind im Segment Abo somit Neukunden. Der Anteil an Neukunden (9-EuroTicket-Nutzer + ÖPNV vorher i. d. R. gar nicht genutzt) ist gering (7,5 %).

Drei von vier Westfalen haben kein Deutschlandticket und keine Absicht, in näherer Zukunft eines zu kaufen (74,8 %).

Das wichtigste Argument gegen das Deutschlandticket ist der fehlende Bedarf. Der Preis ist ein weniger ausschlaggebendes Argument (8,2 %: „der Kaufpreis ist mir zu teuer“).

Jeder Fünfte hat sein Deutschlandticket mindestens einmal gekündigt (19,6 %). Die Kündigungsquote ist somit in Westfalen höher als im bundesweiten Durchschnitt (14,3 %). Zudem plant jeder Fünfte, das Deutschlandticket in Zukunft zumindest zwischenzeitlich zu kündigen (20,4 %).

Management Summary

Ergebnisse aus der regionalen Auswertung der WestfalenTarif GmbH (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Sechs von zehn Deutschlandticket-Besitzer in Westfalen sind mit dem Ticket sehr zufrieden (61,8 %). Sieben von Zehn würden das Deutschlandticket weiterempfehlen (72,3 %).

Vor allem werden dem Deutschlandticket das günstige Preisniveau sowie die Einfachheit und Flexibilität der Nutzung positiv angerechnet.

Die Verbesserung und der Ausbau des ÖPNV-Angebots werden im Allgemeinen als wichtige Faktoren für eine häufigere Nutzung des Nahverkehrs gesehen.

Der Anteil von Jobtickets an Deutschlandtickets insgesamt ist in Westfalen (9,2 %) geringer als im bundesweiten Durchschnitt (17 %). Im Vertrieb von Deutschland-Jobtickets liegt demnach noch Potenzial.

Der Anteil der Deutschen Bahn und weiterer nationaler Anbieter als KVP in Westfalen ist insgesamt höher (52 %) als der Anteil der örtlichen VU / des Verbunds (40 %). Der regionale Vertrieb könnte demnach noch gesteigert werden.

Der Vorteil, mit dem Deutschlandticket kein Wissen über Tarifgrenzen zu benötigen, ist in Westfalen weniger deutlich ein Verkaufsargument (19,1 %) als im bundesweiten Durchschnitt (33,1 %). Im bundesweiten Vergleich scheinen die Regelungen in Westfalen demnach weniger kompliziert zu sein.

Der Aussage, den ÖPNV am Wohnort häufiger zu nutzen, wenn er besser ausgebaut wäre, stimmen in Westfalen deutlich mehr Befragte (53,5 %) zu als im bundesweiten Vergleich (43,9 %). Dies weist auf ein Potenzial in Westfalen zur Marktvergrößerung bei Angebotsverbesserung hin.

Management Summary

Ausblick Verkehrswende

Etliche Akteure der Branche (bspw. BSN 2023 und VDV 2023a) sowie Verkehrswissenschaftler betonen weiterhin, dass die Einführung des Deutschlandtickets zwar eine erfolgreiche Maßnahme zur Optimierung der Preis- und Tarifgestaltung ist, aber um die Verkehrswende tatsächlich einzuleiten, ist im nächsten Schritt ein großflächiger ÖPNV-Ausbau und eine Steigerung der Qualität notwendig - inklusive einer entsprechenden abgesicherten Finanzierung im Hintergrund.

Eine aktuelle Studie vom deutschen Institut für Urbanistik, u.a. beauftragt vom VDV und dem ADAC, verdeutlicht den hohen Investitionsbedarf in der Infrastruktur. Der Finanzierungsbedarf für die ÖPNV-Infrastruktur bis zum Jahr 2030 wird auf 64 Milliarden Euro beziffert. Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des VDV, erklärt: „Die jährlichen GVFG-Fördermittel werden daher ab 2025 nicht mehr ausreichen, sodass wir hier eine Erhöhung von zwei auf zunächst drei Milliarden Euro jährlich für geboten halten“ (Deutsches Institut für Urbanistik 2023, VDV 2023a).

Während insbesondere kleinere lokale Verkehrsunternehmen aufgrund der ungesicherten Finanzierung bei der Einführung des Deutschlandtickets Rekordverluste und Insolvenzen befürchten, verkündet Volker Wissing, dass sein Ministerium eine höhere Kostenbeteiligung des Bundes am Deutschlandticket ablehnt. „Der Bund hat viel Geld für das Deutschlandticket in die Hand genommen und wir haben auch die Regionalisierungsmittel erhöht“, sagte Wissing kürzlich dem Redaktionsnetzwerk Deutschland (Tagesschau 2023b). Die Länder müssten jetzt zunächst bei den Verkehrsverbünden und den Vertriebskosten sparen.

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitales subventioniert mehr klimaschädliche (bspw. Dienstwagenprivileg, Dieselprivileg, Entfernungspauschale, ...) als klimawirksame Maßnahmen (Öko-Institut 2021, VCD 2023). Ein ernsthaftes Umdenken hinsichtlich einer Neuverteilung der Gelder innerhalb des Verkehrssektors findet bisher nicht statt (bspw. verursachergerechte Bepreisung, Änderung Straßenverkehrsrecht, ...) (Umweltbundesamt 2023a).

Management Summary

Ausblick Verkehrswende

Im Jahr 2022 wurde - zum zweiten Mal in Folge - die zulässige Jahresemissionshöchstmenge des Verkehrssektors gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz überschritten: Nachdem im Jahr 2021 nur eine geringe Zielüberschreitung vorlag, wurde mit rund 148 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten das Ziel des Verkehrssektors in 2022 um rund neun Millionen Tonnen CO₂- Äquivalente verfehlt (Umweltbundesamt 2023b). Neben den Zielen des Bundes-Klimaschutzgesetzes wird der Verkehrssektor in Deutschland somit auch nicht den Anforderungen an das Pariser Klimaschutzabkommen gerecht. Es ist davon auszugehen, dass der Verkehrssektor in Deutschland auch in diesem Jahr die gesetzlich vereinbarten Ziele nicht erreichen wird.

Aktuelle Trends und Statistiken verdeutlichen, dass diese Rahmenbedingungen nicht zur viel genannten Verkehrswende führen werden. Denn während die Qualität im ÖPNV abnimmt (vgl. SPNV-Qualitätsbericht 2022 oder NRW-Kundenbarometer 2022), die zukünftige Finanzierung unsicher bleibt und das System insgesamt vor großen Herausforderungen steht (marode Infrastruktur, Personalmangel, ...), bleiben die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor, die Absätze der Otto- und Dieselmotorkraftstoffe und das Pkw-Verkehrsaufkommen konstant hoch oder nehmen gar zu.

Die Summe der in Deutschland abgesetzten fossilen Otto- und Dieselmotorkraftstoffe ist der wichtigste Indikator für die Entwicklung der nationalen Treibhausgasemissionen im Verkehr. Im ersten Quartal 2023 lag diese Summe rund 2,1 % niedriger als im gleichen Quartal des Vorjahres (BAFA 2023). Dabei fiel der Absatz von Ottomotorkraftstoffen rund 4,6 % höher aus, sank für Dieselmotorkraftstoffe gleichzeitig aber um rund 5,2 % (Umweltbundesamt 2023b).

Das Pkw-Verkehrsaufkommen auf Autobahnen und Bundesstraßen ist im ersten Quartal 2023 gegenüber dem des Vorjahres um insgesamt rund 8,0 % gestiegen (BAST 2023). Auf Autobahnen fällt die Zunahme mit rund 10,2 % dabei deutlicher aus als auf Bundesstraßen, auf denen der Pkw-Verkehr nur um rund 3,6 % zugenommen hat (Umweltbundesamt 2023b).

Management Summary

Ausblick Verkehrswende

Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) auf Basis von Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) sowie eigener Berechnungen mitteilt, kamen im Jahr 2022 auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 583 Personenkraftwagen – ein Rekordwert (Kraftfahrt-Bundesamt 2023). Auch im Verbandsgebiet des NWL ist diese Tendenz seit Jahren deutlich erkennbar (vgl. Bericht „Mobilität & Klima“ zur Autodichte im NWL). Zwischen den Jahren 2012 und 2020 ist die Autodichte (Anzahl Autos pro 1.000 Einwohner) deutlich gestiegen. Mit einer Zunahme von 9,3 Prozent war dies nach dem Land Niedersachsen (+10 Prozent) der höchste Wert für ein Bundesland. Vier der „TOP 5 Kreise mit den höchsten Zuwachsraten“ in NRW liegen im Verbandsgebiet des NWL (Borken, Olpe, HSK, Höxter).

Erkenntnisse aus der Marktforschung

Es existieren etliche Studien zum Deutschlandticket. Im Folgenden werden vor allem die Erkenntnisse aus der westfälischen Marktforschung vorgestellt. Die WestfalenTarif GmbH beteiligt sich an der bundesweiten Marktforschung vom VDV und der deutschen Bahn und hat die Anzahl der Interviews regional aufgestockt. Die Auswertung erfolgt quartalsweise und wird den bundesweiten Ergebnissen gegenübergestellt. Bei den folgenden Darstellungen handelt es sich um die kumulierten Daten aus Mai und Juni 2023. Die originale Präsentation von der WestfalenTarif GmbH wurde in das NWL-Design übertragen.

Zusätzlich werden Ausschnitte aus der bundesweiten Marktforschung vorgestellt (Stand Juli / August 2023). Zudem lassen sich weitere Erkenntnisse zu Tarif und Vertrieb anhand einer „Sonderauswertung Deutschlandticket“ der Econex Verkehrsconsult für die Eurobahn ableiten (Stand August 2023). Zwischen den unterschiedlichen Studien können die Aussagen leicht variieren. Für eine Konkretisierung einiger Aussagen und zur Bewertung bestimmter Aspekte (bspw. Modal-Split-Veränderung) bedarf es mehr Daten und einen längeren Betrachtungszeitraum.

Inhalt

1. Entwicklung der Fahrgast- und Verkaufszahlen im NWL	9
1. Fahrgastzahlen im NWL: Vergleich zum April 2023	
2. Fahrgastzahlen: National Express	
3. Verkaufszahlen im NWL	
2. VDV-Marktforschung: Regionale Auswertung WestfalenTarif	14
1. Verkauf des Deutschlandtickets	
2. Nicht-Kauf und Kündigung des Deutschlandtickets	
3. Bewertung des Deutschlandtickets	
3. VDV-Marktforschung: Bundesweite Ergebnisse	31
4. Econex-Verkehrserhebung Eurobahn NRW 2023 – Sonderauswertung Deutschlandticket	35
5. Ausblick	43
1. Ticketvarianten	
2. Rechtlicher Rahmen und Finanzierung	
6. Weitere aktuelle Studien und Statistiken	50
1. Mobilität.Leben (TU München)	
2. Autodichte in Deutschland	
3. Absatz Otto- und Dieselmotorkraftstoff	

Literatur

1. Entwicklung der Fahrgast- und Verkaufszahlen im NWL

13.09.2023

Fahrgastzahlen im NWL

Hintergrundinformationen

Welche Daten können für die Auswertung herangezogen werden?

- Verwendung AFZ-Daten als Grundlage für eine Abschätzung der Nachfrageentwicklung
- Grundsätzlich: EVU übergeben monatlich AFZ-Datenexporte an den NWL, diese können durch das KC ITF in mabinso studio ausgewertet werden

Welche Linien werden betrachtet?

- 22 der 59 SPNV-Linien im NWL verfügen derzeit über AFZ-Systeme
 - Davon verwendbarer Datenpool für diese Auswertung: RB50, RB59, RB61, RB65, RB66, RB69, RB72, RB89, RB91, RE13, RE16, RE3, RE7, RE78, S4
 - Zeiträume mit größeren Störungen (Baustellen) werden in dieser Betrachtung ausgefiltert (Gefahr Fehlinterpretation!)
- Eine Trendbeobachtung für den NWL ist dennoch möglich

Fahrgastzahlen im NWL

Trendbeobachtung: Entwicklung im Vergleich zu April 2023

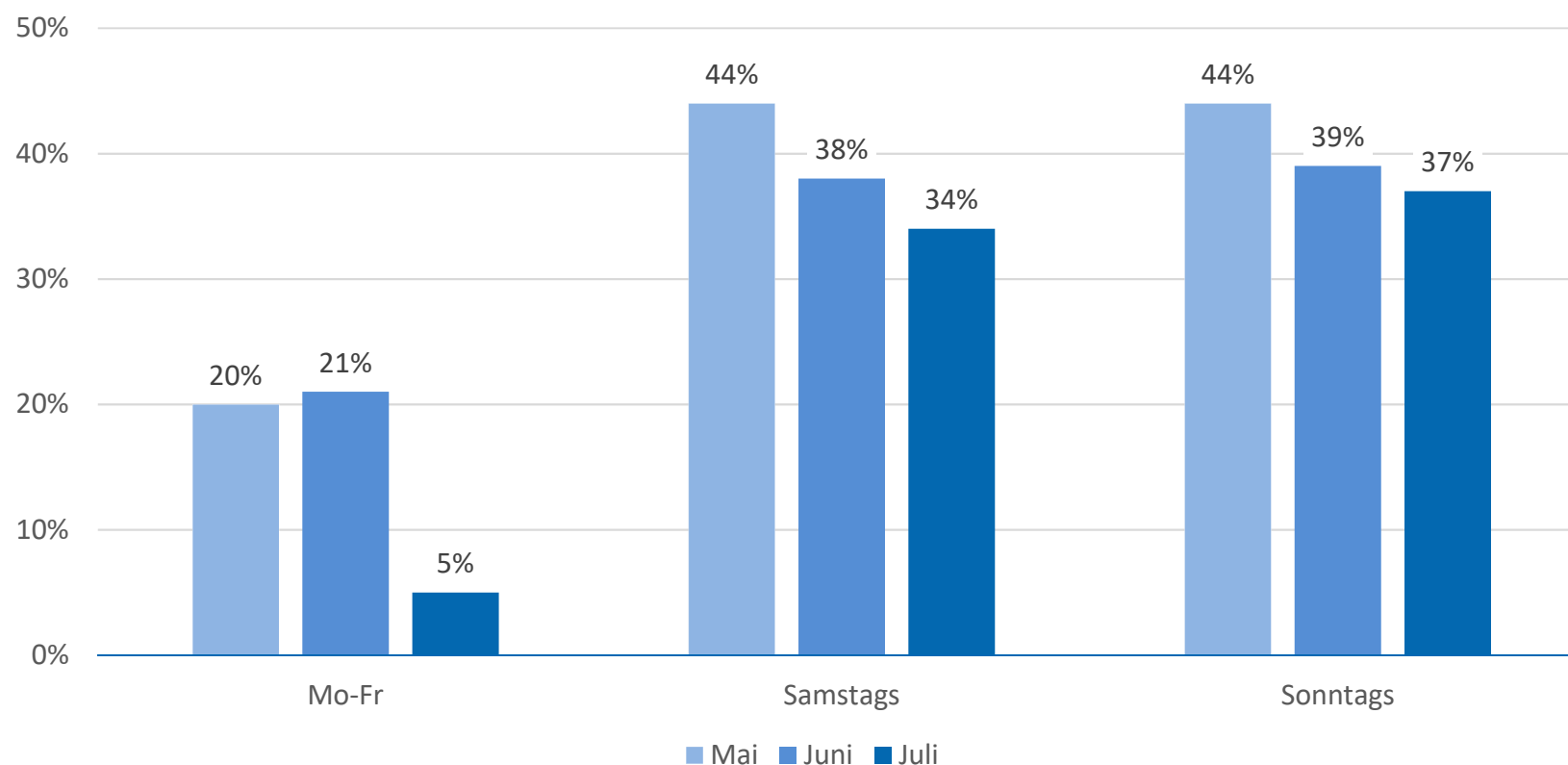


Abb. 1: Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im NWL im Vergleich zum April 2023 (KCITF 2023)

Fahrgastzahlen National Express

Entwicklung einzelner Linien

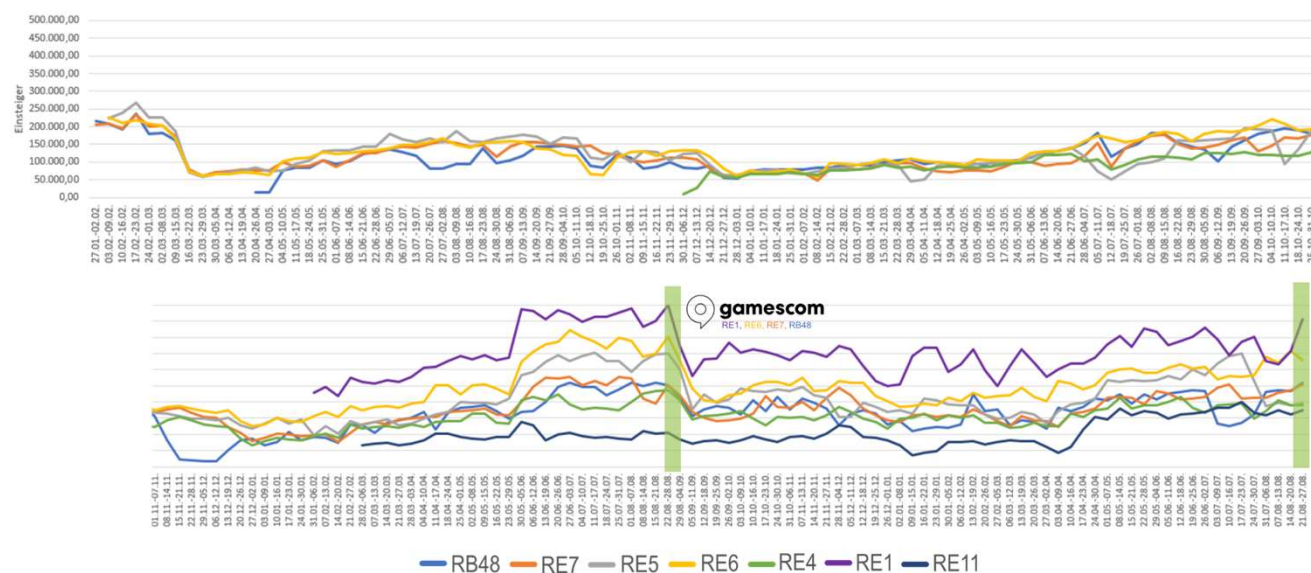


Abb. 2: Die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den Linien von National Express (NATIONAL EXPRESS 2023)

Verkaufszahlen im NWL

Im NWL wurden über den zentralen Vertriebsdienstleister des NWL, die DB Vertrieb, knapp 60.000 Deutschlandtickets verkauft (Stand: 03. September 2023).

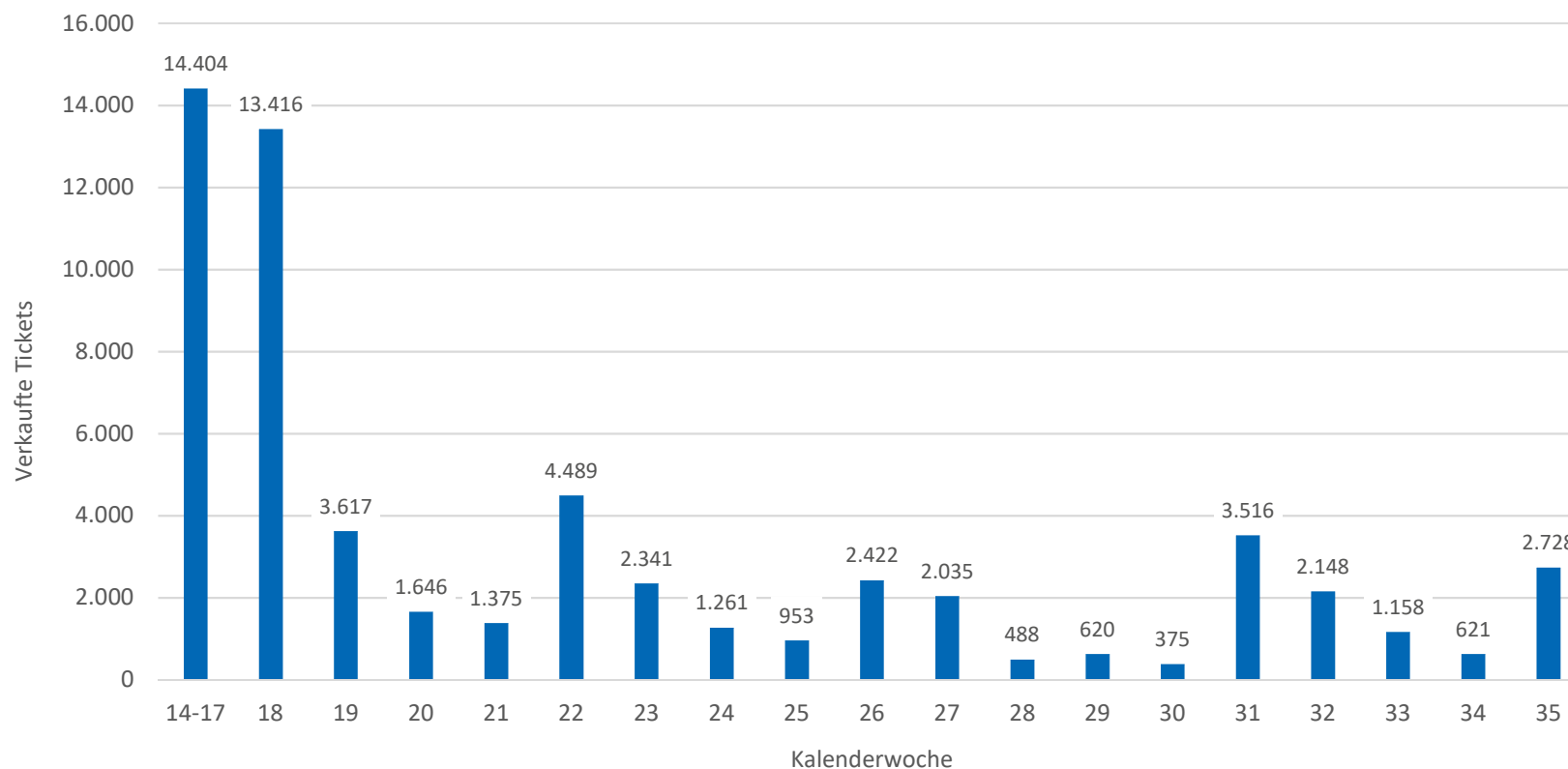


Abb. 3: Die Entwicklung der Verkaufszahlen im NWL (Abt. M.)

2. Marktforschung VDV & Deutsche Bahn

Regionale Auswertung WestfalenTarif

Stand: Q2 (Mai & Juni 2023)

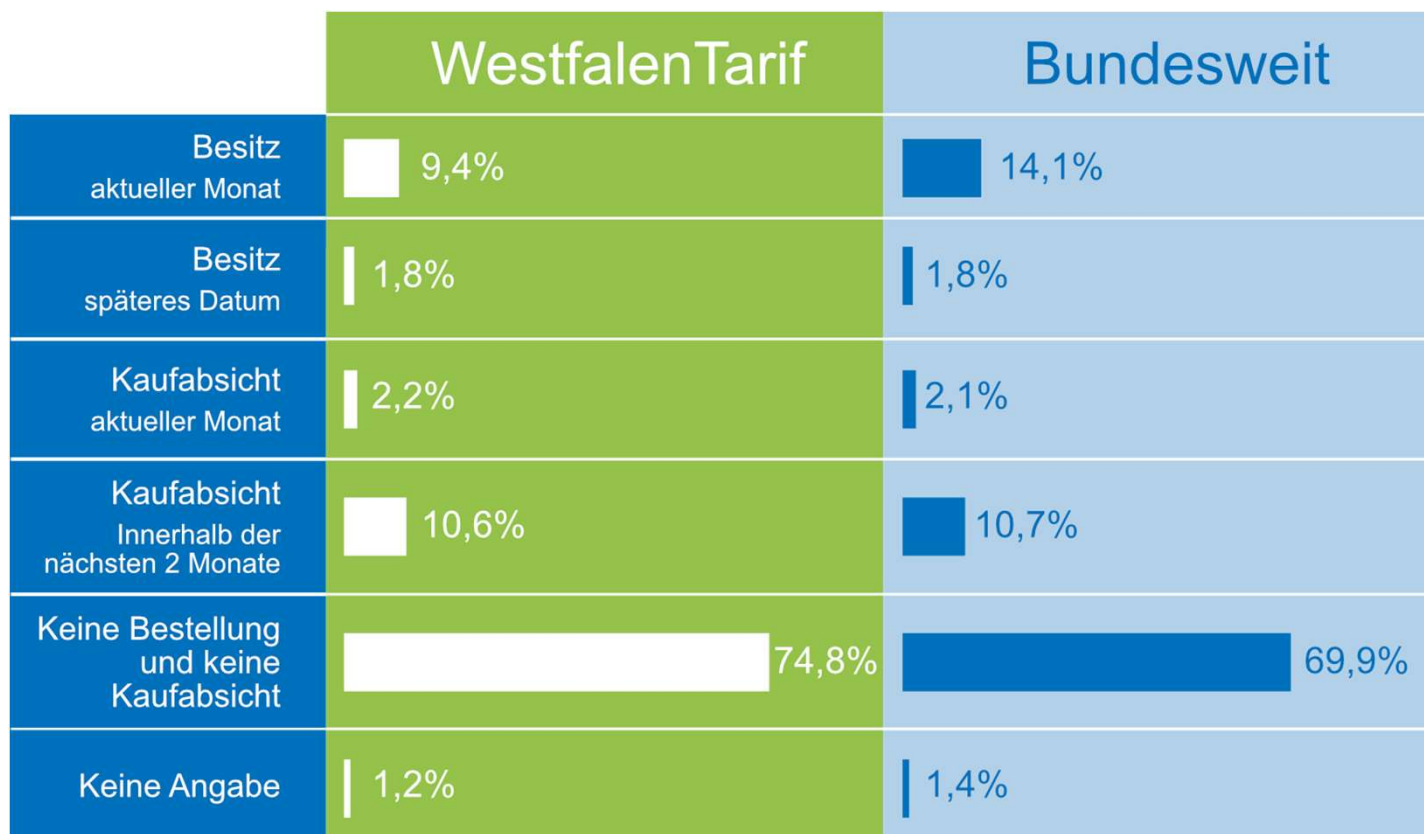
Die Erkenntnisse stammen von der WestfalenTarif GmbH, die die bundesweit vom VDV und der Deutschen Bahn beauftragte Marktforschung, regional um weitere Interviews aufgestockt hat.

Untersuchungsdesign

Regionale Aufstockung	Die bundesweite Marktforschung zum D-Ticket wurde vom VDV und der Deutschen Bahn in Auftrag gegeben. Durch die Aufstockung der Interviewzahl im WestfalenTarif-Raum erfolgt eine quartalsweise regionsspezifische Auswertung.
Erhebung	Kontinuierliche, wöchentliche, bundesweite Repräsentativerhebung
Methode	Online-Interviews im forsa.omninet-Panel, dem Bilendi&respondi-Panel und dem Gapfish-Panel Interviewlänge: 15 Minuten
Stichprobe	Mobile Personen ab 14 Jahren (Grundgesamtheit BRD: ca. 67,6 Mio. Personen) Pro Woche bevölkerungsrepräsentativ (deutschsprachige Bevölkerung) Westfalen: 1.882 Personen in Q2 (Mai + Juni) Alle Kundengruppen inkl. Nichtkäufer
Ergebnis	Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse für Westfalen mit den kumulierten bundesweiten Ergebnissen für Mai und Juni gegenübergestellt. Die Ergebnisse wurden auf Wunsch auch auf Ebene der westf. Teilräume heruntergebrochen zur Verfügung gestellt. Da die Stichprobengrößen in den meisten Fällen dabei sehr klein werden, wird i. S. der Ergebnisqualität zunächst auf eine detaillierte Darstellung dieser Werte verzichtet.

Abb. 4: Untersuchungsdesign für bundesweite Befragung (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Besitz Deutschlandticket Vergleich

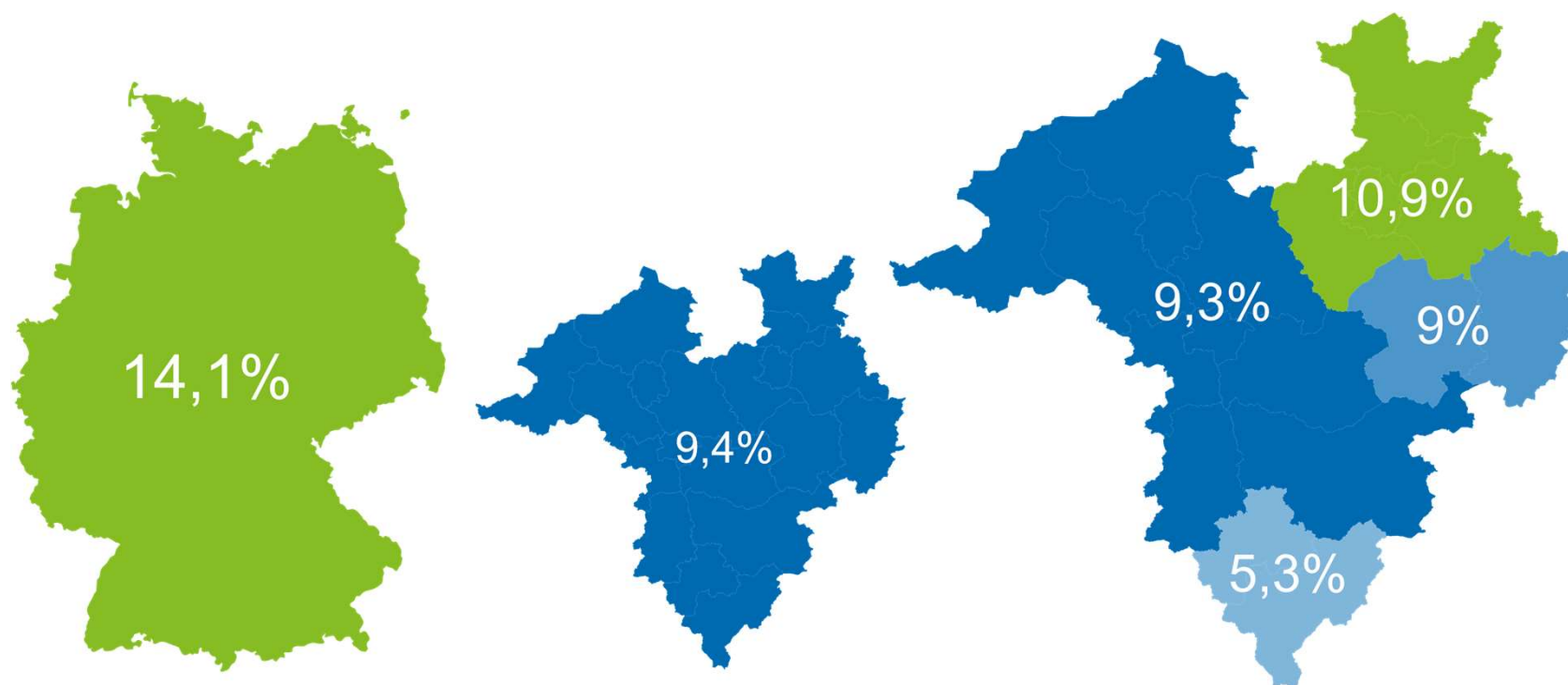


Frage: Besitzen Sie für den aktuellen Monat ein gültiges Deutschland-Ticket? // n = 1.882 WestfalenTarif n = 27.435 bundesweit

Abb. 5: Besitz des Deutschlandtickets im Vergleich von bundes- und WestfalenTarifgebiet (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Besitz Deutschlandticket nach Räumen

Innerhalb von Westfalen ist der Anteil der Befragten mit gültigem Deutschlandticket für Mai / Juni in TeutoOWL am größten.

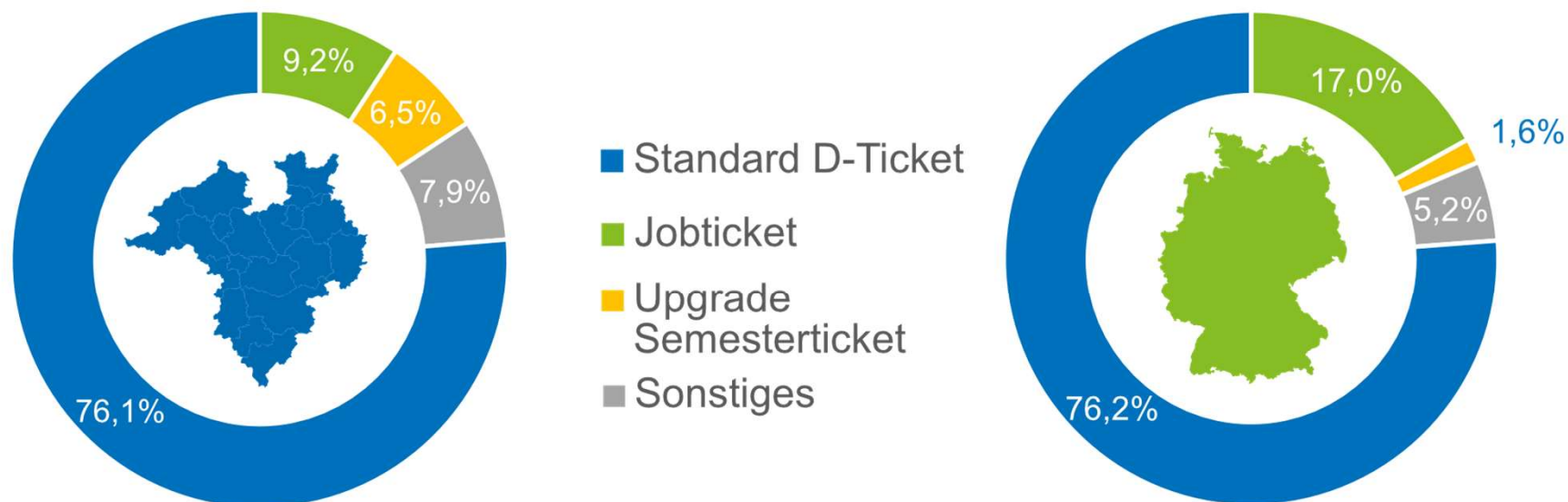


Frage: Besitzen Sie für den aktuellen Monat ein gültiges Deutschland-Ticket? // Anteil „Ja“ in %
 n = 27.435 bundesweit / 1.882 WestfalenTarif / 153 Paderbon-Höxter / 1.068 ML-RL / 521 TeutoOWL / 140 Westfalen-Süd

Abb. 6: Besitz des Deutschlandtickets nach Räumen (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Varianten des Deutschlandtickets

Knapp jedes 10. Deutschlandticket im WestfalenTarif wird als Jobticket ausgegeben. Im bundesweiten Schnitt ist dieser Anteil erkennbar höher (17 %).

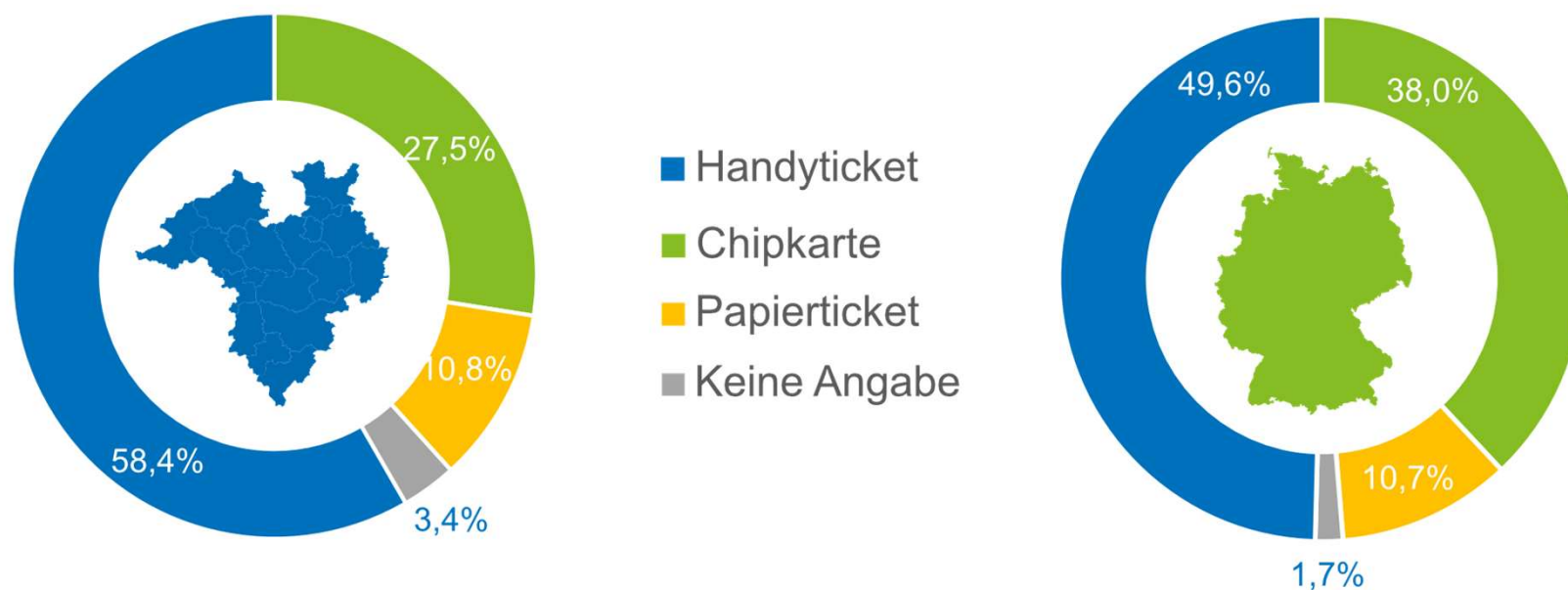


Frage: In welcher Variante haben Sie Ihr aktuelles Deutschland-Ticket gekauft?
 Filter: Wenn Deutschland-Ticket im aktuellen Monat in Besitz
 n = 4.884 bundesweit / 197 WestfalenTarif

Abb. 7: Varianten des Deutschlandtickets (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Ausgabemedium

Am häufigsten wird das Deutschlandticket als HandyTicket ausgegeben (58 %). Die Chipkarte wird in Westfalen seltener genutzt als im bundesweiten Durchschnitt.



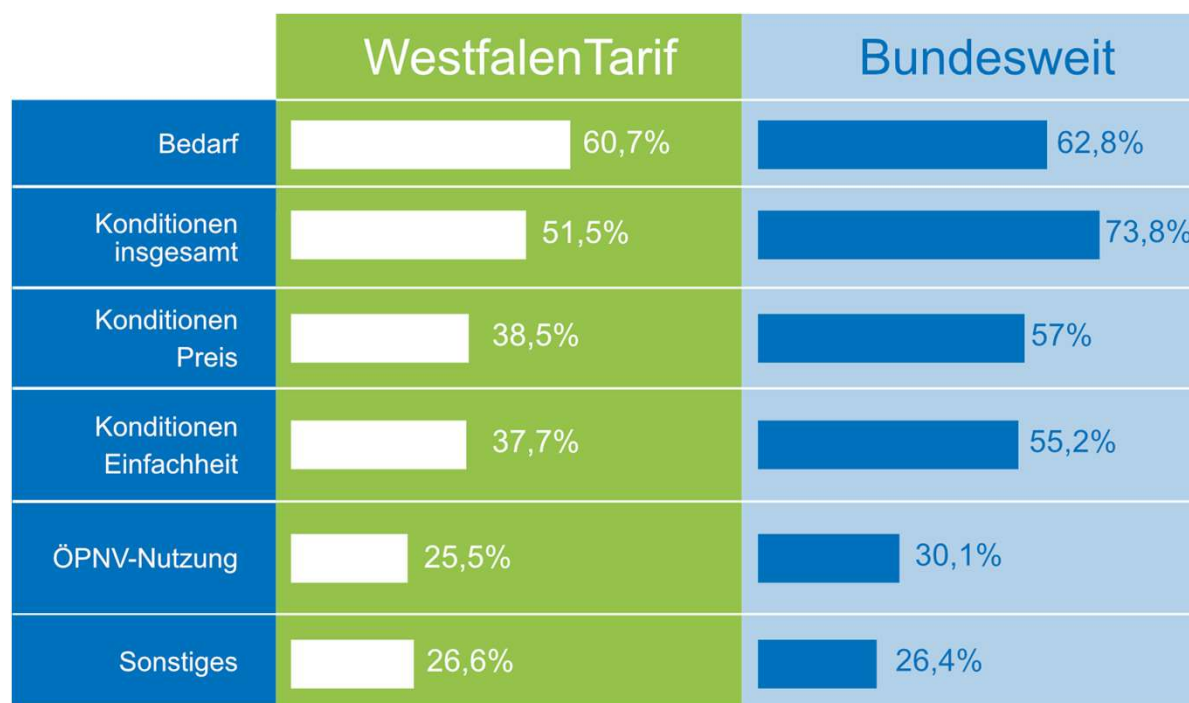
Frage: Und in welcher Form [liegt Ihnen das Deutschland-Ticket derzeit vor / haben Sie das Deutschland-Ticket gekauft]?
 Filter: Nur, falls Deutschland-Ticket im aktuellen Monat in Besitz
 n = 4.673 bundesweit / 190 WestfalenTarif

Abb. 8: Ausgabemedium (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Kaufgründe für das Deutschlandticket

- Nach Kategorien -

Der häufigste Kaufgrund in Westfalen ist der Bedarf für ein (deutschlandweites) Abo.



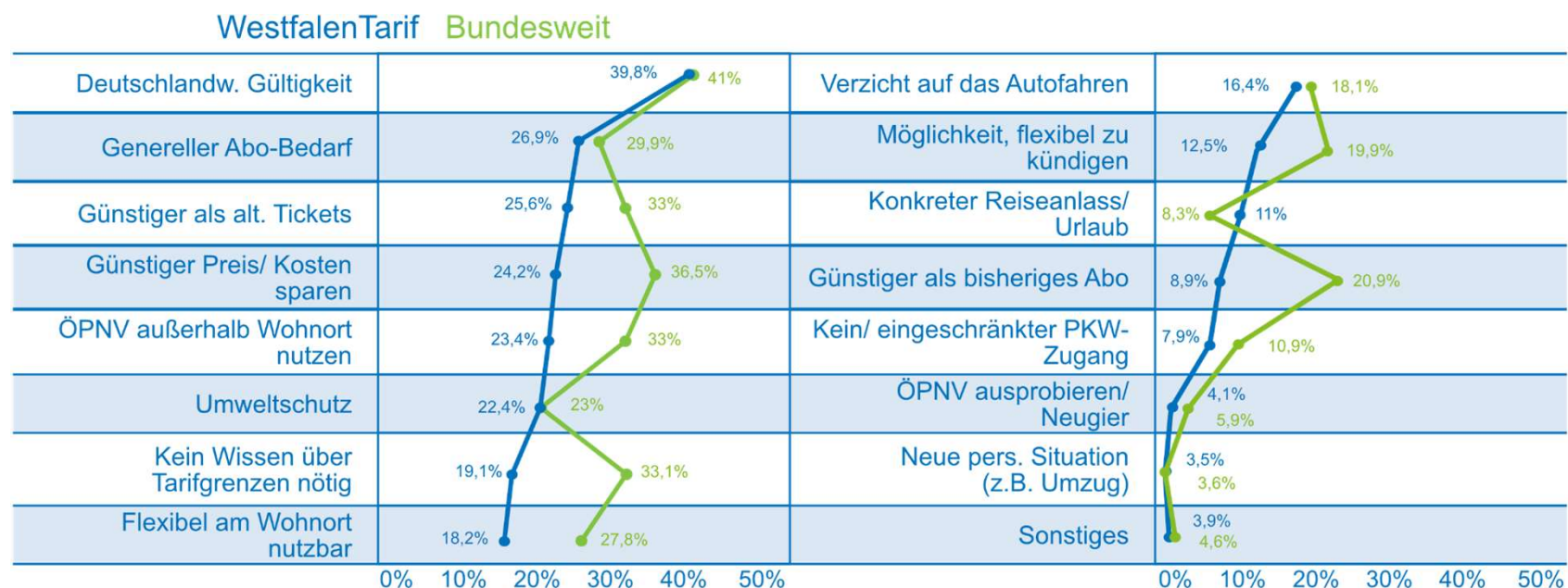
Frage: Warum haben Sie sich ein Deutschland-Ticket gekauft? (Mehrfachnennungen möglich)

Filter: Nur, falls Deutschland-Ticket gekauft, ohne bereits gekündigt und wieder neu abgeschlossen // n = 178 WestfalenTarif / n = 4.410 bundesweit

Abb. 9: Kaufgründe für das Deutschlandticket (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Kaufgründe für das Deutschlandticket – Details

Der häufigste Kaufgrund ist die deutschlandweite Gültigkeit. Der Preis ist in Westfalen seltener ein Kaufargument als im bundesweiten Vergleich.



Frage: Warum haben Sie sich ein Deutschland-Ticket gekauft? (Mehrfachnennungen möglich)

Filter: Nur, falls Deutschland-Ticket gekauft, ohne bereits gekündigt und wieder neu abgeschlossen // n = 178 WestfalenTarif / n = 4.410 bundesweit

Abb. 10: Kaufgründe für das Deutschlandticket – Details (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

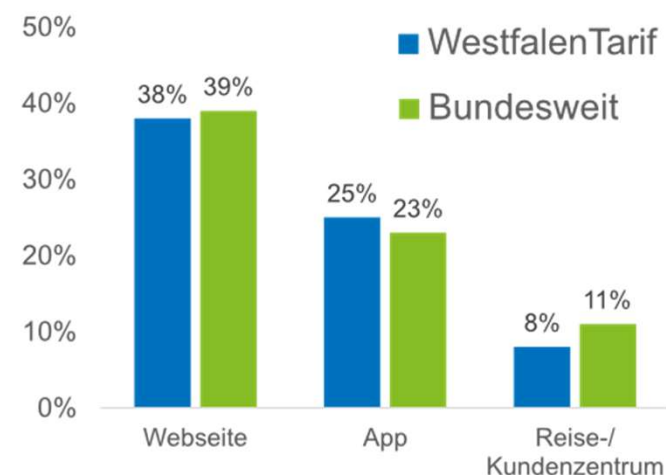
Point-of-Sale

Am häufigsten wird das Deutschlandticket in Westfalen bei der Deutschen Bahn bezogen (44 %). Der wichtigste Kanal sind Webseiten (38 %).



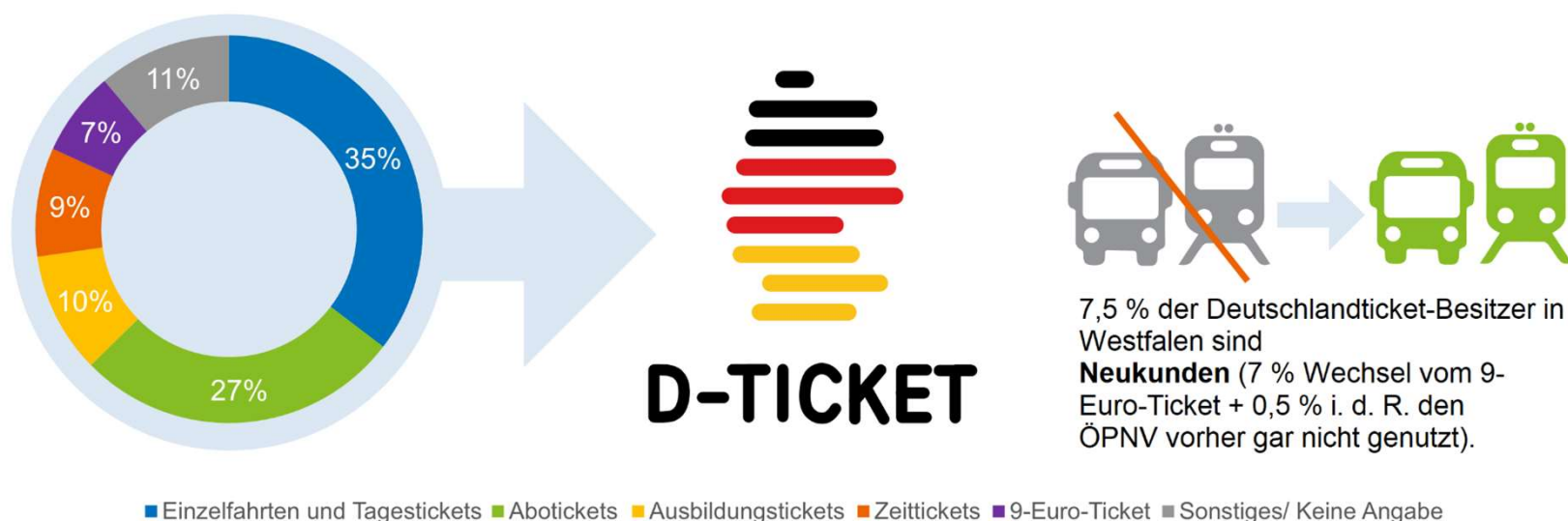
Frage: Wo haben Sie das Deutschland-Ticket gekauft?
 Filter: Nur, falls Deutschland-Ticket aktuell in Besitz
 n = 197 WestfalenTarif n = 4.884 bundesweit

Abb. 11: Point-of-Sale (WESTFALENTARIF GMBH 2023)



Wechsel der Kunden – WestfalenTarif

Jeder Dritte ist aus dem Bartarif auf das Deutschlandticket gewechselt. Jeder Vierte hatte bereits vorher ein Abo. Der Anteil der Neukunden ist gering.



Frage: Und welche Fahrkartenart haben Sie zuletzt hauptsächlich bei Ihren Fahrten mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) genutzt, bevor Sie das Deutschlandticket hatten?

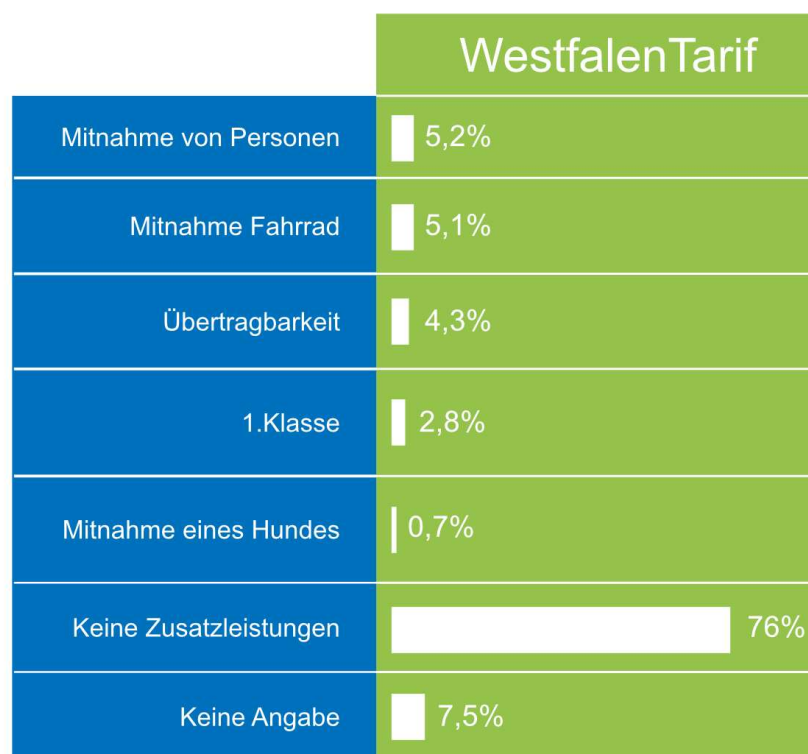
Filter: Alle Befragten mit gültigem Deutschlandticket für Mai / Juni

n = 197 WestfalenTarif / n = 4.884 bundesweit

Abb. 12: Wechsel der Kunden (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Kauf von Zusatznutzen

Insgesamt kaufen nur wenig Deutschlandticket-Kunden Zusatznutzen. Die Mitnahme von Personen und Fahrrädern sind die beliebtesten Zusatznutzen.



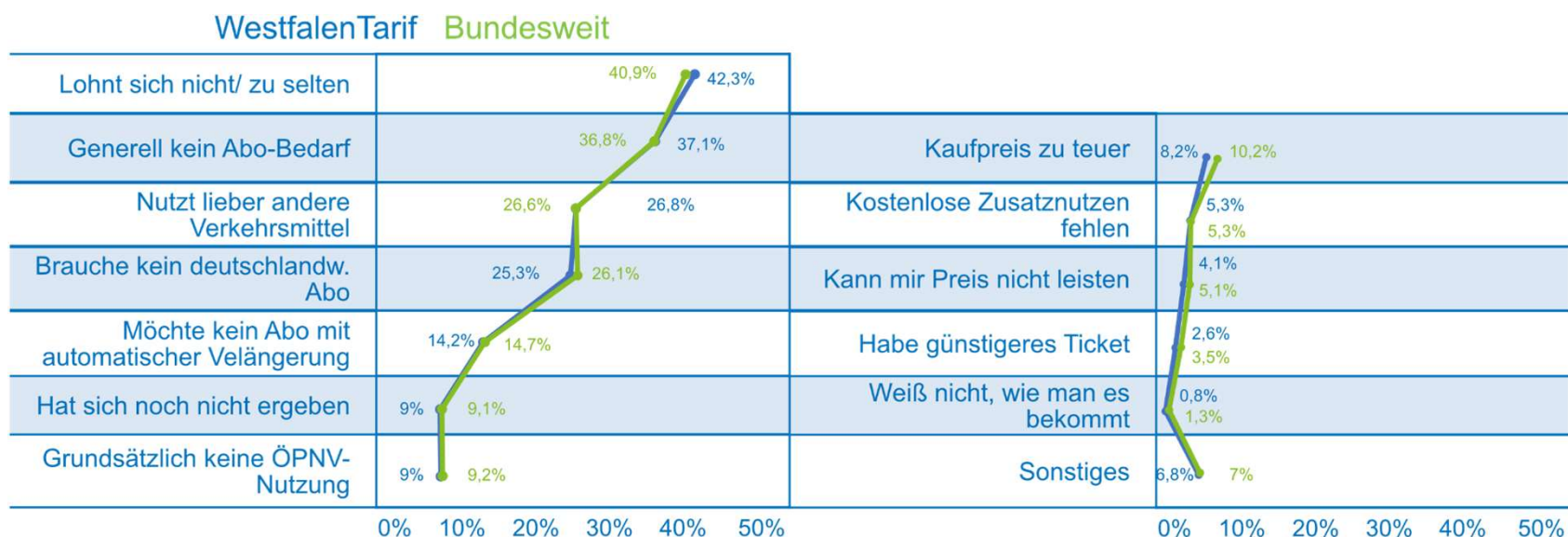
Frage: Welche Leistungen haben Sie zu Ihrem Deutschland-Ticket zugekauft? (Mehrfachnennungen möglich)

Filter: Alle Befragten mit gültigem Deutschlandticket für Mai / Juni // n = 197 WestfalenTarif

Abb. 13: Kauf von Zusatznutzen (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Gründe gegen den Kauf eines Deutschlandtickets

Am häufigsten spricht gegen den Kauf der fehlende Bedarf. Der Preis ist deutlich seltener ein Argument gegen den Kauf des Deutschlandtickets.



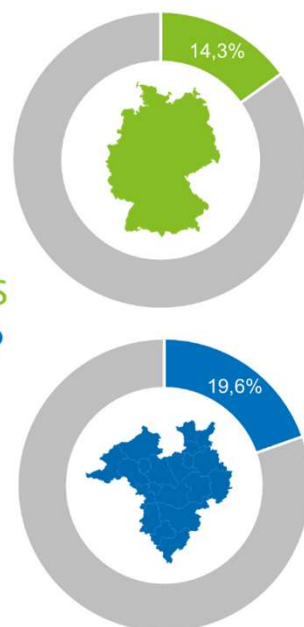
Frage: Warum haben Sie sich bislang kein Deutschland-Ticket gekauft [bzw. werden Sie sich voraussichtlich keines kaufen]?
 Filter: Nur, falls Deutschland-Ticket noch nie im Besitz (und noch nicht bestellt) // n = 1.628 WestfalenTarif / n = 21.557 bundesweit

Abb. 14: Kaufgründe gegen das Deutschlandticket (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Kündigung des Deutschlandtickets

Jeder fünfte Deutschlandticket-Nutzer in Westfalen hat dieses bereits (mind. einmal) gekündigt. Gründe sind u. a. fehlender Bedarf und Unzufriedenheit mit dem Leistungsangebot.

Bereits mindestens
einmal gekündigt?



Frage: Haben Sie das Deutschland-Ticket bereits [mindestens einmal] gekündigt?
Anteil „Ja“ in %; Filter: An ehemalige und aktuelle Nutzer und Besteller
n = 5.659 bundesweit / 190 WestfalenTarif

Abb. 15: Kündigung Deutschlandticket (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Häufigste Kündigungsgründe (Achtung: Kleine Fallzahlen)

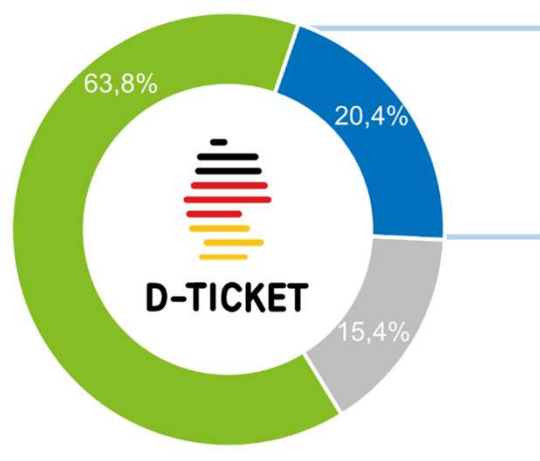
Generell kein Abo-Bedarf	27,2%
Zu viele Störungen/ Verspätungen	25,8%
Kein Bedarf für deutschlandw. Ticket	25,4%
Zu teuer	24,8%
Kann ich mir nicht leisten	23,3%
Nutzung monatlicher Kündbarkeit	23%

Frage: Aus welchen Gründen haben Sie das Deutschland-Ticket schon einmal gekündigt? (Mehrfachnennungen möglich)
Filter: Deutschland-Ticket schon mindestens einmal gekündigt
n = 40 (Achtung: Kleine Fallzahl, nur als Trend zu betrachten!)

Abb. 16: Kündigungsgründe Deutschlandticket (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Kündigungsabsicht Deutschlandticket

Jeder fünfte Deutschlandticket-Nutzer in Westfalen beabsichtigt, sein Ticket in Zukunft zumindest zwischenzeitlich zu kündigen.



- Werde vsl. [ab jetzt] erstmal dauerhaft im Abo bleiben
- Werde vsl. (zumindest zwischenzeitlich) kündigen
- Weiß nicht/ Keine Angabe

Frage: Beabsichtigen Sie bereits heute, Ihr Deutschland-Ticket-Abo demnächst wieder zu kündigen bzw. haben Sie Ihr aktuelles Deutschland-Ticket-Abo bereits gekündigt?
Filter: Alle Befragten mit gültigem Deutschlandticket für Mai / Juni
n = 190 WestfalenTarif

Abb. 17: Kündigung des Deutschlandtickets (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Kündigertypen

Nutzung nach Bedarf mehrmals für kurze Zeit, dann wieder kündigen	46,7%
Nutzung für mehrere Monate, ein bis zwei mal jährlich kündigen	34,8%
Zeit lang nutzen, dann kündigen und nicht innerhalb eines Jahres neu kaufen	3%
Nutzung max. ein bis zwei Monate im Jahr, dann direkt wieder kündigen	2,5%

Frage: Sie haben angegeben, dass Sie das Deutschland-Ticket voraussichtlich wieder kündigen werden / bereits gekündigt haben. Welche der folgenden Möglichkeiten würde dabei voraussichtlich am ehesten Ihrer Handlungsweise entsprechen / entspricht am ehesten Ihrer Handlungsweise?
Filter: Nur mit Kündigungsabsicht
n = 47 (**Achtung: Kleine Fallzahl**)

Abb. 18: Kündigertypen (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Zufriedenheit mit dem Deutschlandticket

62 % der Deutschlandticket-Nutzer in Westfalen sind mit dem Ticket insgesamt „vollkommen“ oder „sehr“ zufrieden. 7 von 10 Nutzern würden das Ticket weiterempfehlen.

Weiterempfehlung (72,3 %).

Top2 Anteil

Skala: (1) voll und ganz bis (5) überhaupt nicht



Weiterempfehlung

Frage (s. rechts): Wie zufrieden sind Sie hinsichtlich des Deutschland-Tickets mit folgenden Aspekten?

Filter: Alle Befragten mit gültigem Deutschlandticket für Mai / Juni

n = 197 WestfalenTarif

Frage (s. oben): Würden Sie auf Basis Ihrer Erfahrungen anderen Personen, z.B. Freunden oder Familienmitgliedern, empfehlen, das Deutschlandticket zu nutzen?

Filter: Alle Befragten mit gültigem Deutschlandticket für Mai / Juni; n = 197 WestfalenTarif

Abb. 19: Weiterempfehlung (WESTFALENTARIF GmbH 2023)

Zufriedenheit mit...

Top2 Anteil

Skala: (1) vollkommen zufrieden bis (5) unzufrieden

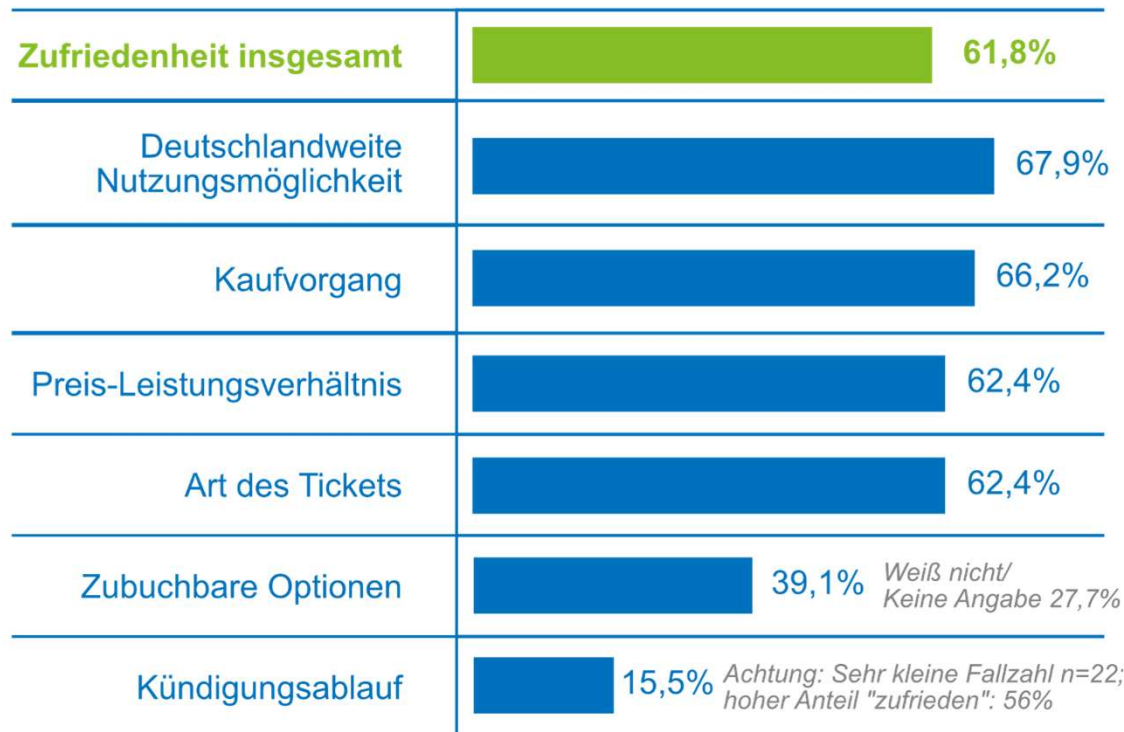


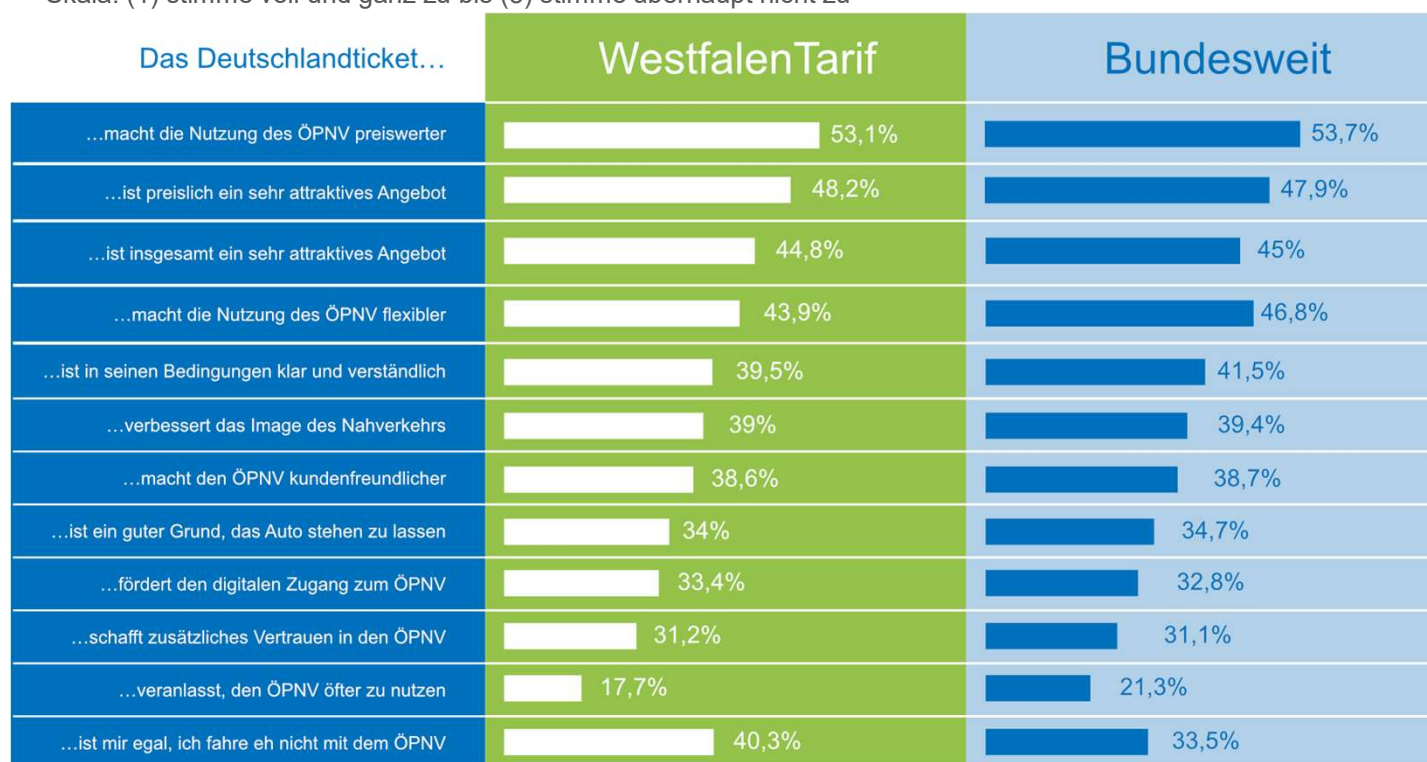
Abb. 20: Zufriedenheit (WESTFALENTARIF GmbH 2023)

Bewertung des Deutschlandtickets

Das Deutschlandticket wird vor allem als preislich attraktives Angebot bewertet.
Auch die Vereinfachung des ÖPNV wird von den Befragten positiv wahrgenommen.

Bewertungen zum D-Ticket (Top2 Anteil)

Skala: (1) stimme voll und ganz zu bis (5) stimme überhaupt nicht zu



Frage: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Deutschland-Ticket zu?

Filter: Nur an jeden zweiten Befragten ausgespielt.

n = 910 WestfalenTarif / n = 13.694 bundesweit

Abb. 21: Bewertung des Deutschlandtickets (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

Einstellungen zum Deutschlandticket

Am stärksten wird dem Deutschlandticket die Nutzbarkeit ohne Tarifwissen zugeschrieben. Die Verbesserung des Leistungsangebots ist aus Kundensicht ein wichtiges Thema.

Einstellungen (Top2 Anteil)
Skala: (1) stimme voll und ganz zu
bis (5) stimme überhaupt nicht zu

	WestfalenTarif	Bundesweit
Ich kann entspannt in anderen Städten/ Regionen fahren ohne Tarifwissen.	54,3%	56,7%
Wenn das ÖPNV-Angebot am Wohnort besser wäre, dann würde ich ihn mehr nutzen.	53,5%	43,9%
Es ist positiv, dass ich mit dem D-Ticket längere Strecken im ÖPNV fahren kann.	52,7%	54,2%
Verbesserung der Anzahl der Verbindungen und Häufigkeit der Abfahrten wichtiger als Preise.	49,9%	45,2%
Verbesserung der Verlässlichkeit und Pünktlichkeit wichtiger als Preise.	49%	46,3%
Mit dem D-Ticket kann ich Ziele erkunden, die ich schon immer besuchen wollte.	40,3%	41,2%
Mit dem D-Ticket bin ich flexibel im Nahbereich unterwegs.	39,9%	46,1%
Durch das D-Ticket sind die Verkehrsmittel voller. Das stört mich.	20,9%	23,3%

Frage: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen rund um das Deutschland-Ticket zu?

Filter: Nur an jeden zweiten Befragten ausgespielt. // n = 972 WestfalenTarif / n = 13.741 bundesweit

Abb. 22: Kaufgründe für das Deutschlandticket (WESTFALENTARIF GMBH 2023)

3. Marktforschung VDV & Deutsche Bahn

Bundesweite Erkenntnisse aus der Evaluation zum Deutschland-Ticket

Stand: Juli 2023

Anteil der verkauften Deutschlandtickets nach Kundentyp

Stand Juli 2023

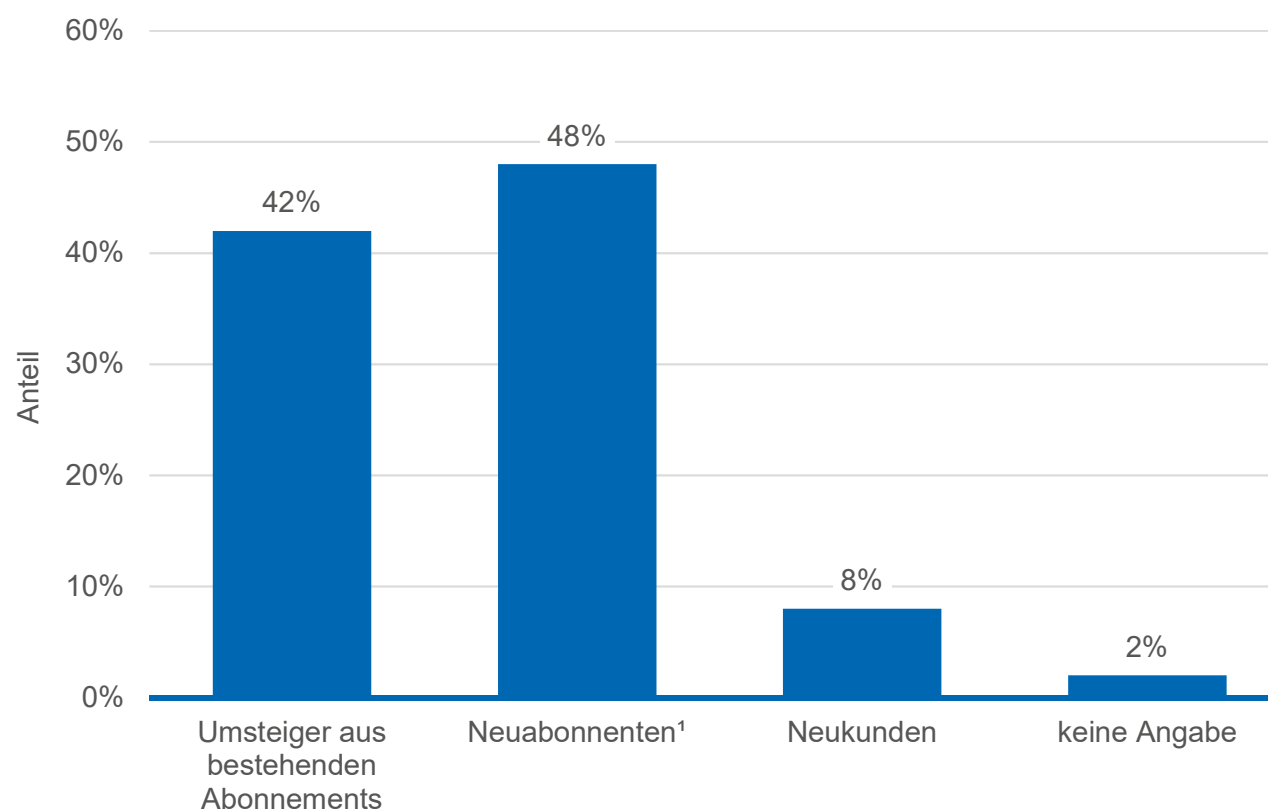


Abb. 23: Verkaufte Deutschlandtickets nach Kundentyp (VDV & DEUTSCHE BAHN 2023)

- Laut VDV: Schätzungsweise werden sich fünf bis sechs Mio. neue Kunden für das D-Ticket entscheiden.²
- Laut DB perspektivisch bis zu 17 Mio. Nutzer möglich.³

¹ Kunden, die den ÖPNV schon vorher mit Tickets aus dem Bartarif (z.B.: Einzelkarten) oder Zeitkarten ohne Abo (z.B.: Monatskarten) nutzten.

² VDV (2023)

³ TAGESschau (2023A)

Besitz Deutschlandticket nach Regiostar 7

In der Stadt haben 20-30% der Befragten ein Deutschlandticket, auf dem Land 6% (VDV 2023c).

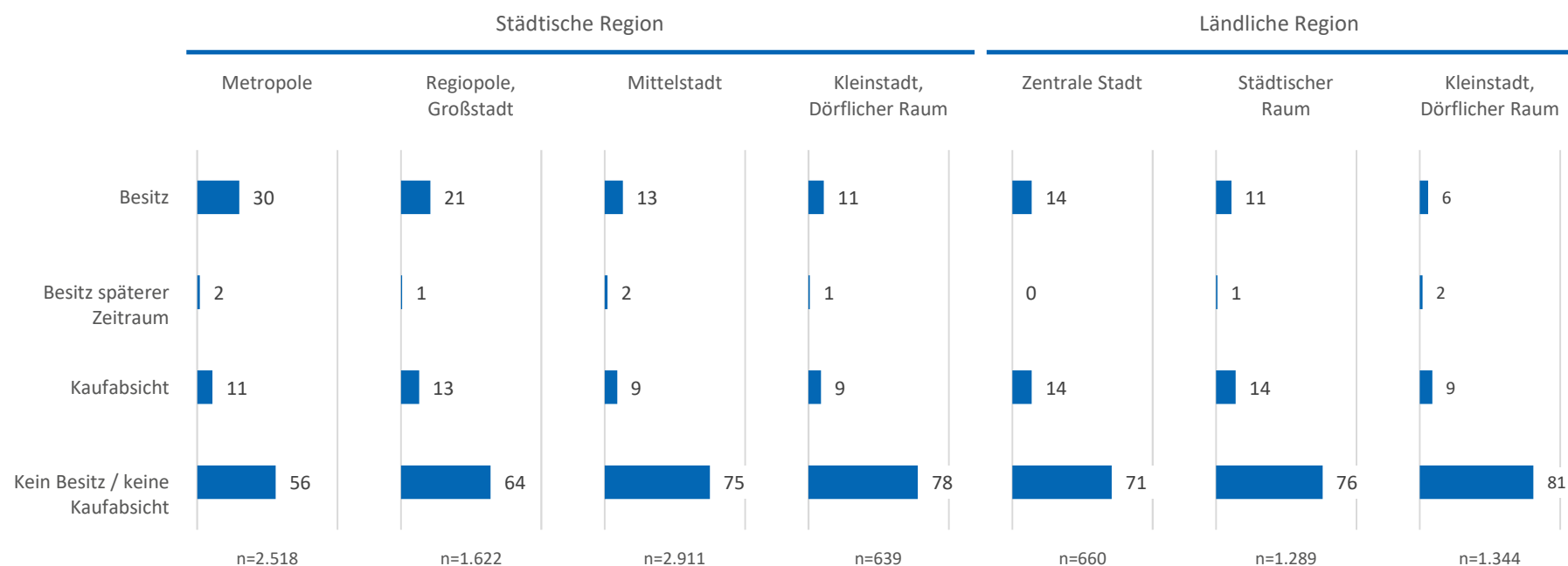


Abb. 24: Besitz des Deutschlandtickets nach Regiostar 7 (VDV & DEUTSCHE BAHN 2023)

Besitz Deutschlandticket nach Alter

Das Deutschlandticket wird häufiger von jüngeren Personen gekauft.

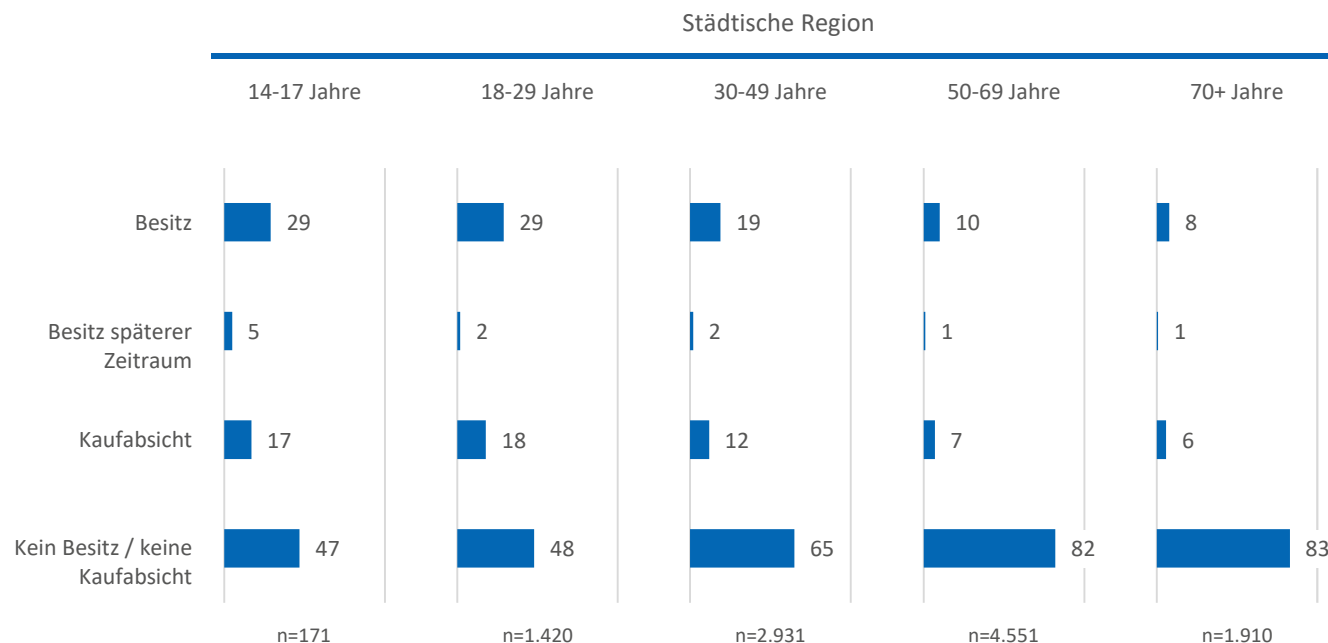


Abb. 25: Besitz des Deutschlandtickets nach Alter (VDV & DEUTSCHE BAHN 2023)

4. Econex-Verkehrserhebung Eurobahn NRW 2023

Sonderauswertung Deutschland-Ticket

Ziel der Sonderauswertung

Ausgangslage: Die Verkehrserhebungen auf tlw. eingekürzten Linienabschnitten in den Netzen der Eurobahn (ERB) werden 2023 in einer kontinuierlichen Erhebung durchgeführt. Bei der Planung der Verkehrserhebung war die Einführung des Deutschland-Tickets zum 01.05.2023 noch nicht bekannt. Der Erhebungszeitraum umfasst den Zeitraum 01.01.2023 – 09.12.2023.

Das Ziel dieser Sonderauswertung ist es erste Indikationen zur Nachfrage, Verteilung und Struktur der Deutschland-Tickets in diesem Netz aufzuzeigen. In diesem ersten Schritt erfolgt die Auswertung noch ohne Hochrechnungsfaktoren (Gewichtung) anhand der Häufigkeiten, um zeitnah erste Tendenzen ablesen zu können.

Achtung: Die Sonderauswertung erfolgte im Rahmen der regulär und für andere Zwecke durchgeführten Verkehrserhebung. Die (ersten) Aussagen sind daher mit Vorsicht zu interpretieren und müssen für belastbarere Aussagen mit weiteren Werten angereichert werden. In der Hochlaufphase des D-Tickets ist mit weiteren dynamischen Entwicklungen zu rechnen. Aufgrund der Vorgaben für den regulären Erhebungszweck (z.B. Stichprobenauswahl und Stichprobenerfüllung etc.), stellen die Aussagen zum Zeitpunkt der Bereitstellung der Sonderauswertung keinen repräsentativen Stand dar.

Auf Wunsch der Projektbeteiligten erfolgt ab dieser Berichtsversion eine vereinfachte Hochrechnung der angetroffenen Deutschlandtickets. Basis hierfür bilden die Zähl- und Befragungsdaten des ersten Erhebungshalbjahres. Aufgrund der täglichen Anreicherung um weitere Erhebungsdaten, können sich die Prozentanteile in den nachfolgenden Auswertungen weiterhin in entsprechendem Maße verändern.

Alle Auswertungen könnten grundsätzlich auch nach Linie, Tageszeit- oder Wochentagsschicht sowie anderen Parametern differenziert dargestellt werden.

Welches Ticket hätten Sie genutzt, wenn es das Deutschlandticket nicht gegeben hätte?

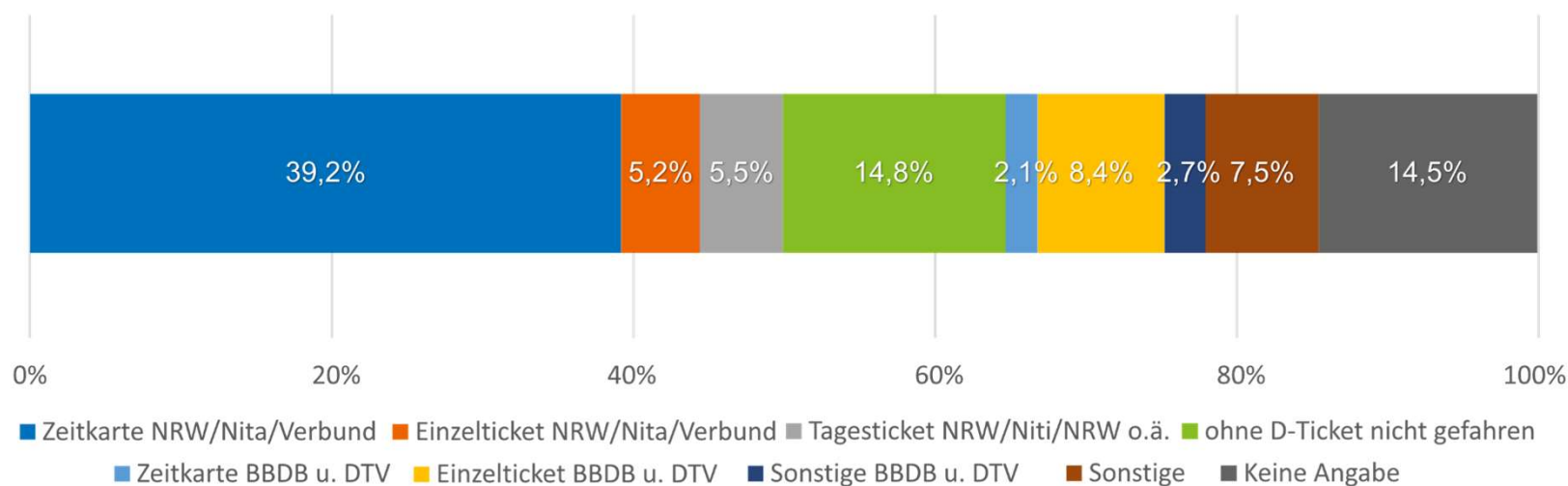
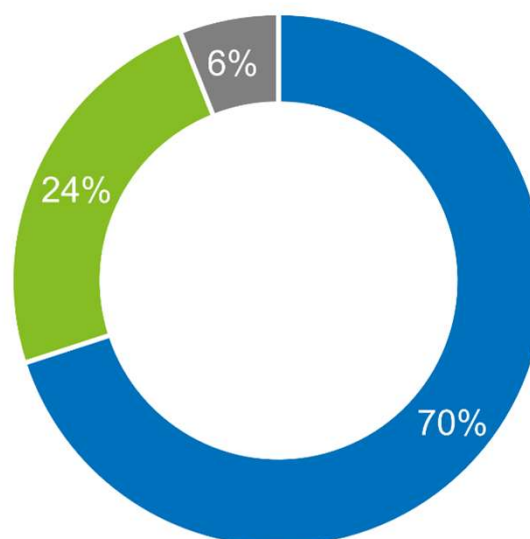


Abb. 26: Ticketart ohne Deutschlandticket (ECONEX 2023)

Warum wären Sie nicht gefahren? (nur an Fahrgäste, die ohne Deutschlandticket nicht gefahren wären)



- "Weil ich zuvor nicht mit der Bahn gefahren bin"
- "Weil der Fahrausweis, den ich sonst für diese Strecke genutzt hätte, nicht gültig gewesen wäre"
- Keine Angabe

Abb. 27: Gründe für Nichtnutzung ohne Deutschlandticket (ECONEX 2023)

Wie oft haben Sie das Deutschlandticket in den letzten 7 Tagen genutzt?

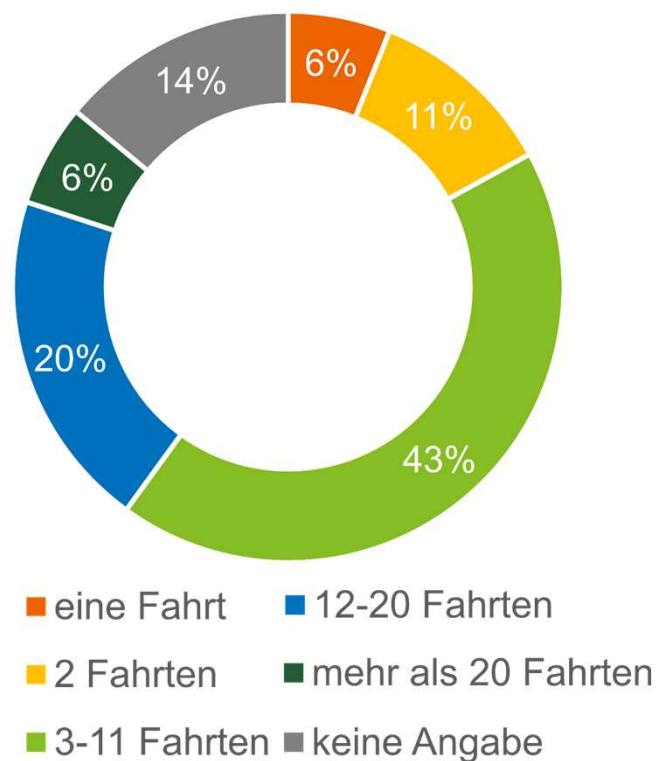


Abb. 28: Häufigkeit der Nutzung (ECONEX 2023)

PLZ-Zuordnung der befragten Fahrgäste mit Deutschlandticket

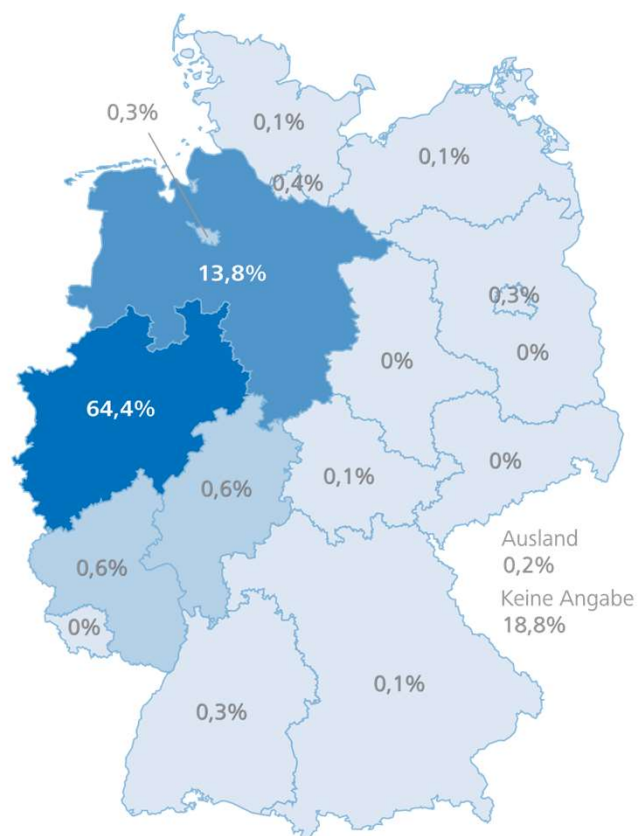


Abb. 29: Deutschlandticket nach Bundesländern (ECONEX 2023)

Wie oft haben Sie das Deutschlandticket in den letzten 7 Tagen genutzt? Alter und Geschlecht werden durch den Interviewer geschätzt.

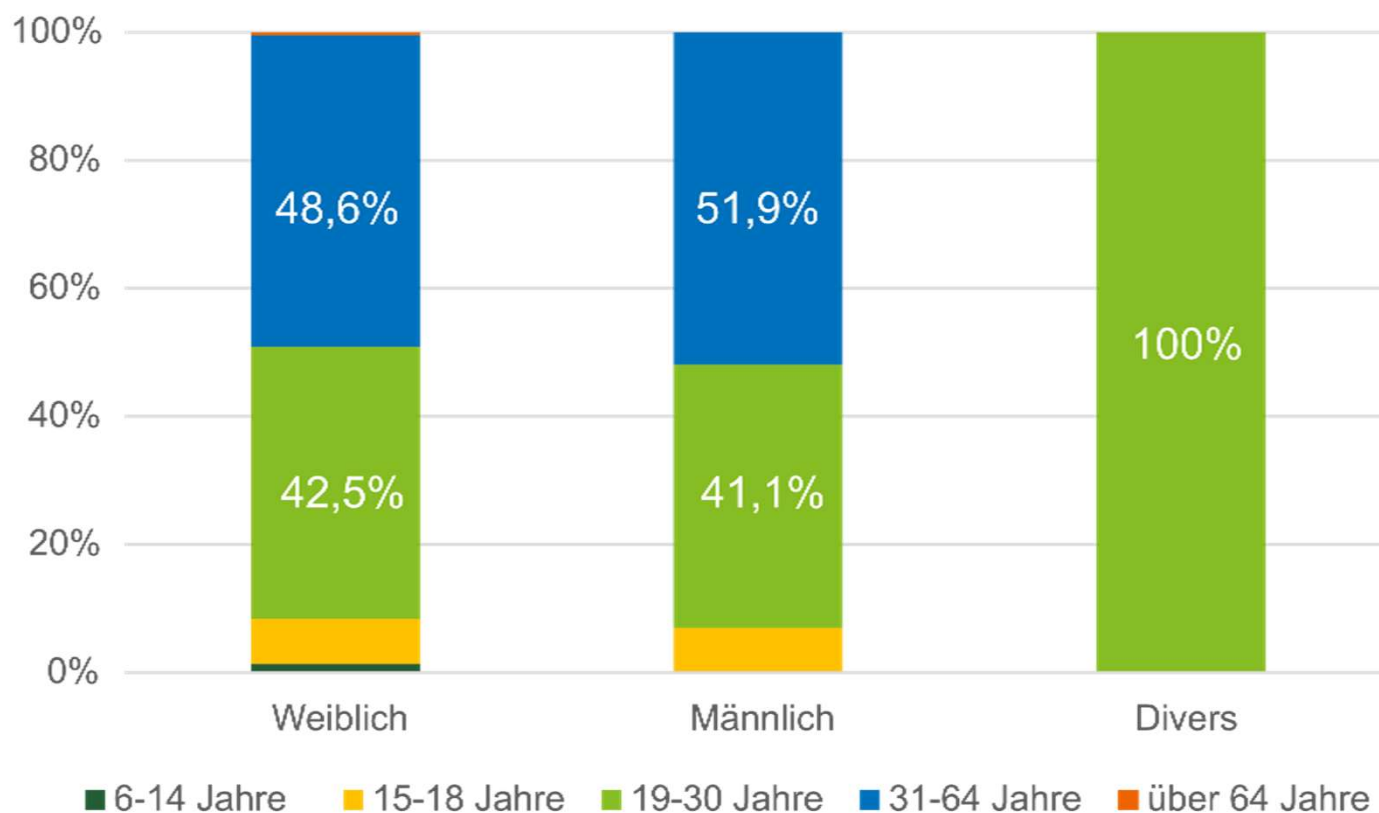


Abb. 30: Alter und Geschlecht (ECONEX 2023)

Gesamtreisezweck der Neukunden

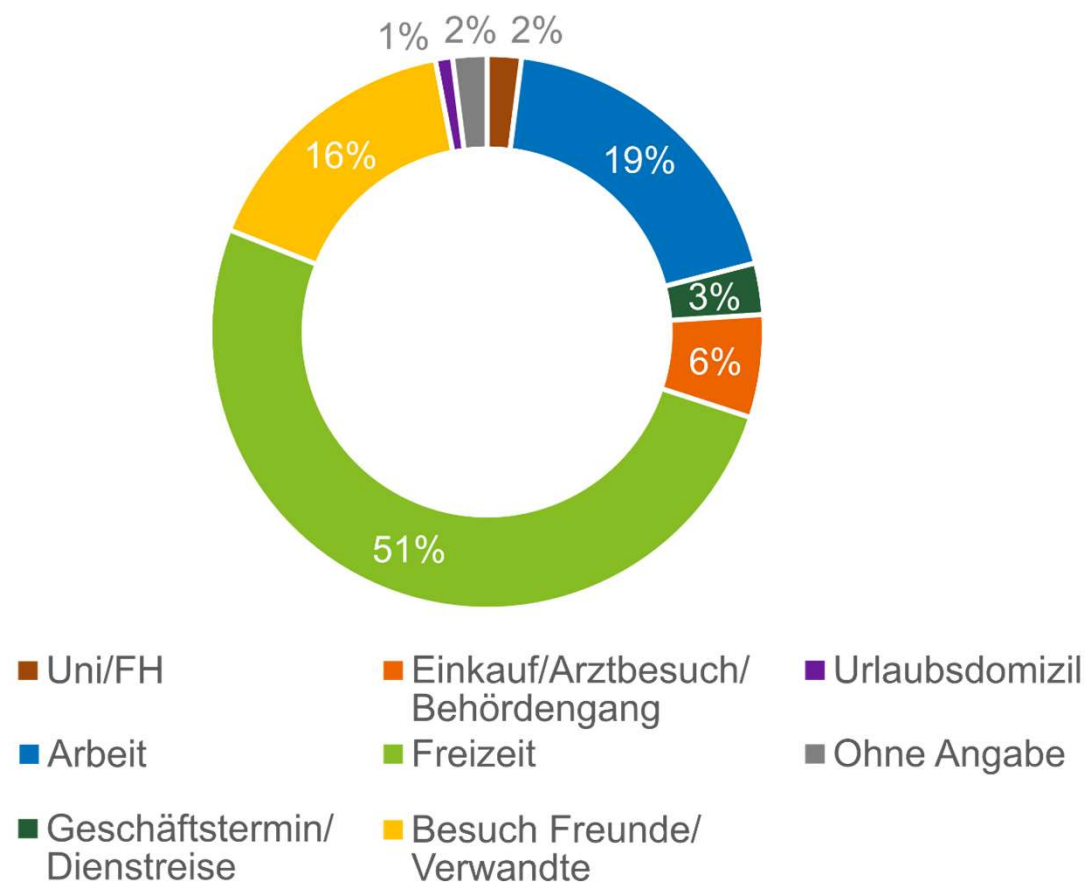


Abb. 31: Reisezweck der Neukunden (ECONEX 2023)

5. Ausblick

Ticketvarianten, rechtlicher Rahmen & Finanzierung

Sozialticket und Vergünstigungen – Status Quo und Ausblick

Förderung des Landes auf 40 Mio. € festgesetzt. Kann nicht erhöht werden.

Förderrichtlinie des Landes soll unverändert bleiben.

Keine einheitliche Regelung in den Kommunen NRWs: vielfältige Landschaft an Sozialtickets

- Teilweise „zu günstig“, um durch ein bundesweit gültiges Produkt abgelöst zu werden.
- Häufige finanzielle Unterstützung aus kommunalen Haushalten.

Auf dieser Basis wurde ein D-Ticket für Einkommensschwache entwickelt

- Start voraussichtlich 01.12.2023.
- Kostenpunkt 39€.
- Ermäßigung um 10€ soll bei Preisanstieg des D-Tickets beibehalten werden.
- Ergo wird also auch der **Preis des Sozialtickets steigen**.
- Parallel sollen lokale und regionale Sozialtickets beibehalten werden, wenn sie günstiger sind.
- Berechtigten-Kreis soll um Wohngeldempfänger erweitert werden.

SchülerTicket – Status Quo und Ausblick

Für das Schuljahr 23/24 zeichnet sich ein Flickenteppich ab.

Land schlägt ein Schülerticket nach dem „Wille-Modell“ vor.

- Funktioniert nur mit bestimmten Ticket-Verträgen in Verbünden wie VRS, VRR, AVV.
- Ähnliche Situation im Pilotbetrieb in Westfalen beim SchülerTicket Westfalen.
- Berechtigte Schüler bekommen im "Wille-Modell" ein DT.
- Schulträger müssen weiterhin vereinbarte Pauschalbeträge zahlen.
- Ziel: Mittel im ÖPNV-System behalten.
- Wenn Schulträger weniger als 588 €/Jahr zahlen, müssen sie aufstocken.
- Eigenanteile von berechtigten Schülern bleiben bestehen.
- Nicht berechtigte Schüler können preisgünstiges DT für 29 €/Monat bekommen.
- Land hilft mit eigenen Zuschüssen, wenn Schulträgermittel und Eigenanteile nicht für 20 € Preisnachlass ausreichen.

Rechtlicher Rahmen

Zur dauerhaften Beschließung des Deutschlandtickets plant das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV) eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes.

- Kern der Änderung: dauerhafte Kopplung an die Anwendung des D-Tickets:
 - der Aufgabenträgerpauschale
§ 11 II ÖPNVG
 - Und der Ausbildungsverkehrspauschale
§ 11a ÖPNVG.

Da beide Pauschalen unabdingbar für Verkehrsunternehmen sind, entsteht ein faktischer Zwang zur Anwendung des Deutschlandtickets.

Problematik: dauerhafte Finanzierung des Tickets über 2023 ist nicht gesichert.

Finanzierung des Deutschlandtickets

Finanzieller Rahmen von 3 Mrd. Euro pro Jahr erwartet.

- Bund und Länder teilen sich die Kosten je zur Hälfte.
- Regionalisierungsgesetz ändert Finanzierung für 2023-2025.
- Mindereinnahmen im Einführungsjahr 2023: Falls 3 Mrd. Euro nicht ausreichen, tragen Bund und Länder Mehrkosten je zur Hälfte.

Evaluation in den Jahren 2023 und 2024 begleitet die Einführung des Deutschlandtickets.

Im Jahr 2025: erneutes Gesetzgebungsverfahren zur dauerhaften Finanzierung basierend auf Auswertung der verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen.

Quelle: MOBIL.NRW (2023)

Aktuelle Regelung zur Einnahmeverteilung des D-Tickets

Unterarbeitsgruppe "Einnahmeverteilung" des Koordinierungsrates der Verkehrsministerkonferenz beschäftigt sich mit dem Thema.

Für 2023 ist eine vorübergehende Lösung vorgesehen, bei der die jew. Verkäufer die Einnahmen größtenteils behalten. Insbesondere kleinere lokale Verkehrsunternehmen befürchten Rekordverluste und sind in ihrer Existenz bedroht.



Ab 2024 ist eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen geplant, unter Berücksichtigung des Wohnortes der Deutschlandticket-Nutzer*innen auf die Bundesländer.

Ab voraussichtlich 2026 können weitere innovative und marktorientierte Parameter der EAV für das D-Ticket und Ausgleichsleistungen zwischen den Tarifgebern entwickelt, diskutiert und festgelegt werden.

QUELLE: MOBIL.NRW (2023)

Zukünftiges Einnahmeverfahren (EAV)

Die Einnahmeverteilung im Verkehrswesen hängt von verschiedenen Faktoren ab.

- Unterschiedliche Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Akteure sind involviert.
- Es existieren keine einheitlichen Verteilerschlüssel für die Einnahmeverteilung.
- Gängige Ansätze zur Berechnung der Einnahmen sind z.B. nach Personenkilometern (PKM) oder Zonen.
- Das Hauptziel der Verhandlungen ist nicht immer die ökonomische Logik, sondern vielmehr die Kostenabdeckung der Verkehrsunternehmen.
- Die Komplexität des Verkehrswesens führt zu einer Vielzahl von Faktoren und Interessen, die berücksichtigt werden müssen.
- Die Schaffung fairer und nachhaltiger Verteilerschlüssel ist entscheidend für den reibungslosen Betrieb des öffentlichen Verkehrs und die finanzielle Gesundheit der Verkehrsunternehmen.

Manche Bundesländer schlagen vor, bisherige Verteilerschlüssel zu verwerfen und den Wohnort der Fahrgäste als neuen Verteilerschlüssel einheitlich zu nutzen.

Quelle: BERSCHIN, F. U. C. BÖTTGER (2023), S. 187

6. Weitere aktuelle Studien & Statistiken

Mobilität.Leben

Ergebnisse der Mobilitätsstudie der TU München

Deutschlandticket führte zu 10% Anstieg der ÖPNV-Abonnentenzahlen.

- Nur 20% der neuen Abonnenten reduzierten Autonutzung.
- Neue ÖPNV-Abonnenten: 7% Reduktion der Autonutzung.
- Durchschnittliche Zunahme der ÖV-Nutzung: 5-7 Prozentpunkte.

Deutschlandticket als Marketingerfolg: ÖPNV-Ansehen wurde gesteigert.

Ableitende Erkenntnis: Notwendigkeit des flächendeckenden ÖPNV-Ausbaus.

Abschließende Bewertung des Deutschlandtickets steht aus. Endgültiger Vergleich erst ab Mai 2024 möglich.

Anzahl zugelassener Pkw in Deutschland von 1960 bis 2023 (in 1.000)

Bestand an zugelassenen Autos in Deutschland 2023: Keine Verkehrswende in Sicht

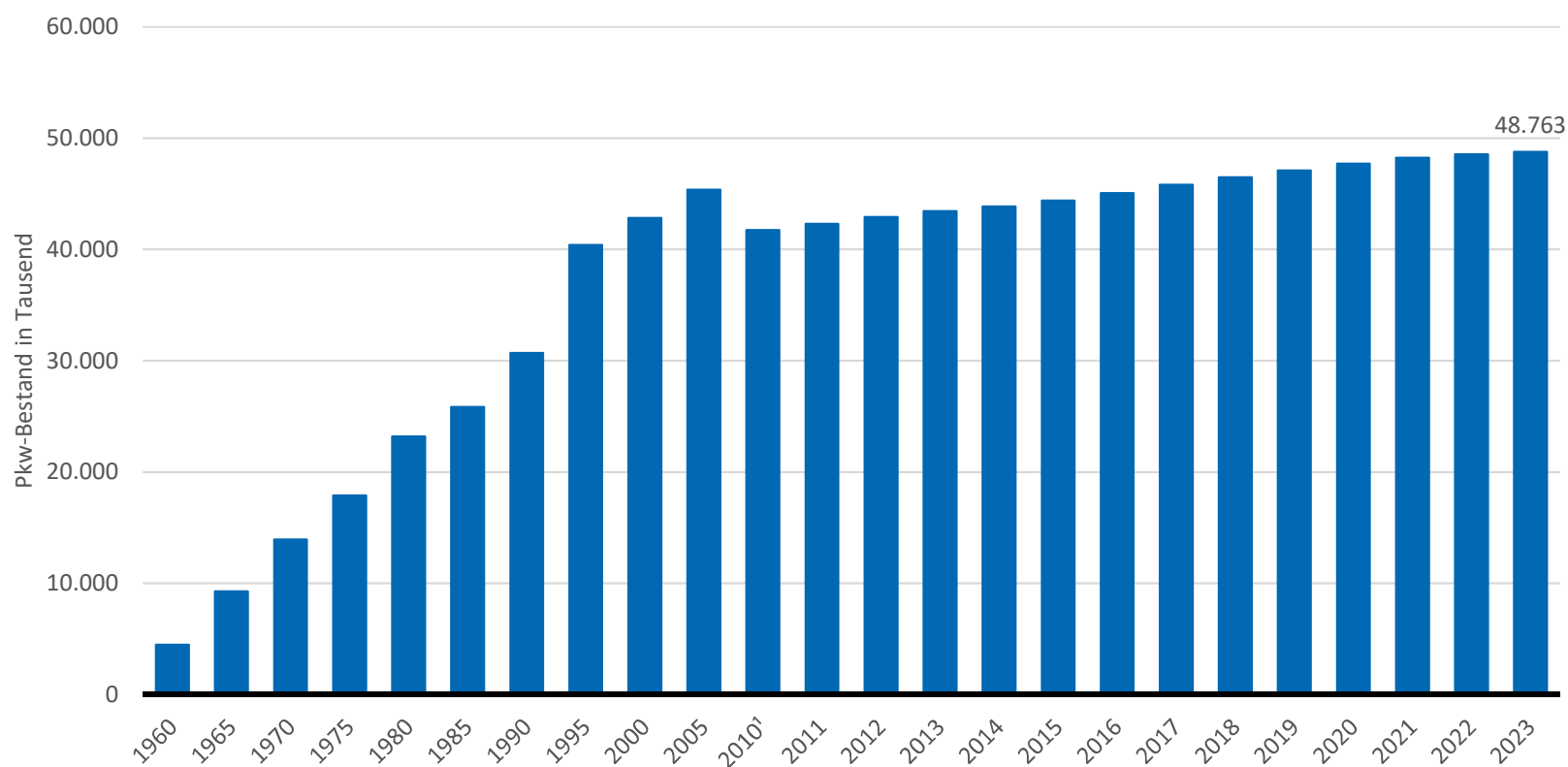


Abb. 32: Anteil zugelassener Pkw in Deutschland (KBA 2023)

Fossile Kraftstoffabsätze

kaum Verbesserung der CO₂-Emissionen: Der Verkehrssektor in Deutschland erreicht die Verbindlichkeiten des Bundesklimaschutzgesetzes nicht

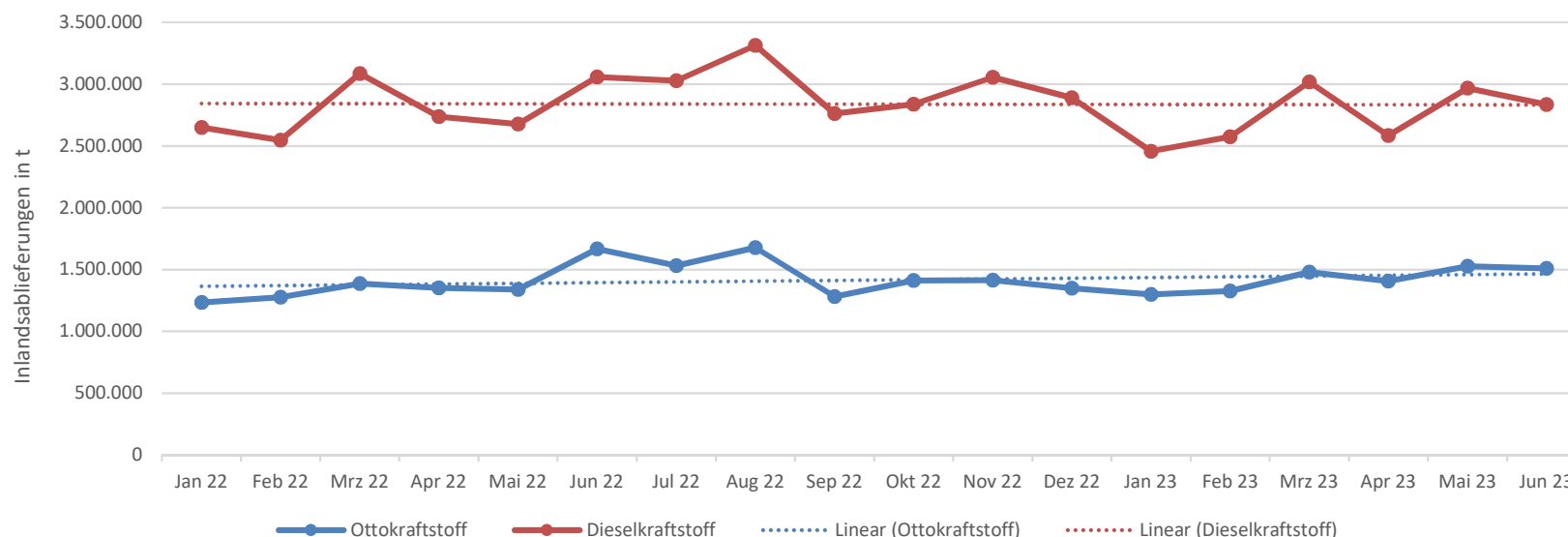


Abb. 33: Absatz von Otto- und Dieselmkraftstoff (BAFA 2023)

- Erstes Quartal 2023: Die Summe der in Deutschland abgesetzten fossilen Otto- und Dieselmkraftstoffe ist der wichtigste Indikator für die Entwicklung der nationalen Treibhausgasemissionen im Verkehr.
- Im ersten Quartal 2023 lag diese Summe rund 2,1 % niedriger als im gleichen Quartal des Vorjahres (BAFA 2023).
 - Dabei fiel der Absatz von Ottokraftstoffen rund 4,6 % höher aus ,
 - sank für Dieselmkraftstoffe gleichzeitig aber um rund 5,2 % (BAFA 2023).

Quellen

13.09.2023

Quellenverzeichnis

BAFA (2023): Amtliche Mineralölstatistik. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle.

https://www.bafa.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Infothek/Infothek_Formular.html?templateQueryString=Amtliche+Daten+Mineral%C3%B6l+daten.

BAST (2023): Verkehrsbarometer 2023. Entwicklung des Straßenverkehrs auf Bundesfernstraßen nach Monaten. Bundesanstalt für Straßenwesen.

<https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer.html>

BERSCHIN, F. U. C. BÖTTGER (2023): Auswirkungen des 49-Euro-Tickets auf Verkehrsverbünde und Einnahmeverteilung.

BSN (2023): 50 Tage Deutschlandticket. <https://www.schienenbahnverkehr.de/50-tage-deutschland-ticket/>

DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (2023): Verkehrswende mit Investitionen in die Infrastruktur der Kommunen vorantreiben. Pressemitteilung vom 30. August 2023.

<https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2023-08-30/verkehrswende-mit-investitionen-in-die-infrastruktur-der-kommunen-vorantreiben>

ECONEX VERKEHRSCONSULT (2023): Verkehrserhebung Eurobahn NRW 2023. Sonderauswertung Deutschland-Ticket (V4). Stand 06. September.

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (KBA) (2023): Pressemitteilung Nr. 08/2023. Der Fahrzeugbestand am 01. Januar 2023.

Quellenverzeichnis

MOBIL.NRW (2023): Deutschlandticket. <https://infoportal.mobil.nrw/organisation-finanzierung/deutschlandticket.html>

ÖKO-INSTITUT (2021): Verteilungswirkungen ausgewählter klimapolitischer Maßnahmen im Bereich Mobilität. Berlin.

TAGESSCHAU (2023a): Jeder Fünfte könnte das Deutschlandticket nutzen.

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutschlandticket-prognose-nutzer-101.html>

TAGESSCHAU (2023b): Wissing schließt mehr Geld für 49-Euro-Ticket aus.

<https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/deutschlandticket-kosten-wissing-100.html>

TECHNISCHE UNIVERSITÄT MÜNCHEN (2023): Germany's Newest Fare: The Deutschlandticket – First Insights on Funding and Travel Behavior.

UMWELTBUNDESAMT (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Aktualisierte Ausgabe 2021.

UMWELTBUNDESAMT (2023a): Klimaschutz im Verkehr.

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#undefined>

UMWELTBUNDESAMT (2023b): Verkehr – Entwicklung von quartalsbezogenen Indikatoren zu den Treibhausgasemissionen des Verkehrs im Jahr 2023. Zusammenstellung von Daten für das erste Quartal. Stand 02. August 2023.

Quellenverzeichnis

VCD (2023): Verkehrsetat im Bundestag: VCD fordert mehr Geld für Bahn und Radverkehr – klimaschädliche Subventionen abbauen! Pressemitteilung vom 06. September 2023.

<https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/verkehrsetat-im-bundestag-vcd-fordert-mehr-geld-fuer-bahn-und-radverkehr-klimaschaedliche-subventionen-abbauen>

VDV (2023a): Große Inventur der kommunalen Infrastruktur: Zustandsbericht von Straßen und ÖPNV-Netzen in unseren Städten und Gemeinden. Pressemitteilung vom 30. August 2023.

VDV (2023b): Mehr als 11 Millionen verkaufte Deutschland-Ticket-Abos. <https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>

VDV (2023c): Stadt-Land-Gefälle beim Deutschland-Ticket: ÖPNV muss vor allem im ländlichen Raum ausgebaut werden!
<https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>

VDV & DEUTSCHE BAHN (2023): Evaluation zum Deutschland-Ticket. Bericht zur bundesweiten Marktforschung. Stand Juli 2023.

WESTFALENTARIF GMBH (2023): Marktforschung zum Deutschlandticket. Regionale Auswertung WestfalenTarif.